

NEHÁNY SZÓ A VIDÉKI VASÚTAKRÓL ÁLTALÁBAN.

Körülbelül egy év óta örvendetes érdeklődés mutatkozik hazánkban a vidéki vasútak ügye iránt. Az országgyűlés nem rég fogadott el egy törvényjavaslatot, mely e tárggyal foglalkozik. A lapok majdnem naponként hoznak tudósítást az ország különböző vidékein felmerülő ilyenemü vasúti tervekről.

A mozgalom, mely e téren megindult, kiváló figyelmet érdemel. Magyarország közlekedési szervezetében a már létező nagy vasúti vonalok, melyek főképen az országos s a nemzetközi forgalmat közvetítik, csak azon szerepet játszhatják, mely az emberi testben a nagy ereknek jutott. A vidéki vasútak hivatvák arra, — ha ugyan sikerül ilyenekből helyes módozatok szerint, egy lehetőleg szétágazó hálózatot alkotnunk, — hogy a forgalmi érdekek legapróbb lüktetését kiterjesszék a közlekedési szempontból eddig még elhanyagolt, vagy csak nehezen megközelíthető tájakra is, miként az epidermisig kifutó erecskék életet árasztanak a test minden pontjára.

Valószínűleg fogunk még később néhány első rendü, nagyobb költséget igénylő pályát építeni, de bizonyosan csak is olyanokat, melyeknél az építésre fordított áldozatok ellensúlyoztatnak, fontosabb és közvetlen nemzetközi vagy országos forgalmi előnyök által. Vasúti hálózatunk nagyobb mérvü kiegészítését azonban ily módon többé nem remélhetjük. A mig az anyagi fejlettség magas fokán álló nyugot-európai államok hatalmas, kiterjedt hálózatot tudtak megalkotni, s ezt folyvást újabb vonalakkal bővítik; bennünket a kedvezőtlen pénzügyi helyzet s az eddigi tulságosan drága építkezés körül tett tapasztalatok, félúton megállapodásra kényszerítették. Már évek előtt megszűnt hazánkban minden jelentékenyebb kezdeményezés a vasúti építkezés terén, s az egykor oly lázas tevékenységet majdnem általános tespedés váltotta fel. Pe-

dig ha van ország Európában, melynek e tekintetben megállapodnia nem szabad, s melyre nézve a vasúti hálózat legszélesebb kiterjesztése életkérdés, kétségkívül Magyarország az. Nekünk még sok, más országoknál aránylag jóval több vasutat kell építenünk a lehető legrövidebb idő alatt. Ez a legközelebbi jövő vasúti politikájának egyik elutasíthatatlan követelménye. Mint óhajtás, általános e szükségnek érzete. De ez nem elég; kell hogy ez érzet életerős meggyőződéssé váljék, mely minden akadályon diadalmaskodik. Egyedül ez ösztönözhet bennünket esüggedetlenül keresni s fel is találni a helyes módokat, melyeknek segítségével e szükségletnek eleget tehetünk. Nem fölösleges tehát, még jelenleg sem, midőn az országgyűlés évek multával ismét több hosszabb rövidebb vonalat szavazott meg, midőn az idegen tőke megint érdeket kezd tanusítani a magyar vasútak iránt, midőn az országban feltámadni látszik a tettvágy e téren, újból és újból azon nagy fontosságra irányozni a közfigyelmet, melyet Magyarország anyagi fejlődésének tényezői sorában, a vasúti hálózat mielőbbi és terjedelmes kibővítése bir. És azért álljon itt csak néhány érv ezen állítás igazolására.

Az 1867-ben beköszöntött újabb alkotmányos korszak tagadhatatlanul jelentékeny vívmányokat mutathat fel a vasúti építkezés terén. Mindazáltal vasúti hálózatunk, fejlettségének jelenlegi fokán, sem kiterjedését, sem a vonalok irányát s összeköttetését illetőleg, nem képes még távolról sem megfelelni azon nagyfontosságú közgazdasági érdekeknek, melyeknek minél teljesebb kielégítésétől függ jórészt Magyarország anyagi felvirágozása a jövőben. Reánk nézve terményeinknek gyors, tömeges és olcsó elszállítása, tehát az ország minden, csak némi jelentőséggel biró pontjára kiterjeszhető helyes közlekedési (főleg vasúti) rendszer, sokkal nagyobb horderővel bir, mint a nyugot előrehaladott nemzeteire nézve. Ezeknél létezik már sűrűn szétágazó vonalokból szőtt vasúti hálózat, de e mellett a nyers- és ipartermelés kapcsolatos s önerőn alapuló belterjes fejlődése, szükség esetén bizonyos fokig a külösszeköttetésektől független közgazdasági önállóságot biztosíthatna. Nálunk másképen áll a dolog. Valóban önálló tevékenységet jelenleg egyedül a nyers-termelés mezején fejthetünk ki. Az ipar terén ellenben a magyar állam nem alkalmazhatja tetszése és belátása szerint azon eszközöket és módokat, melyek a már serdülő ipar fejlesztését, vagy

egyébként kedvező körülmények mellett új iparágak keletkezését eredményezhetnék. Más felől a magán tevékenység sem képes kellően érvényesülni, ha mindjárt nagyobb erély és szilárdabb kitartás e részben valamivel több eredményt mutathatna is fel. A túlhatalmas külföldi versenynyel azonban egymagára a legfáradhatatlanabb szorgalom, a legértelmesebb szakképzettség sem küzdhet meg sikeresen. Nem lehet feladatunk itt azon különböző eszközöket és módokat vizsgálni, melyek, daczára az önerőnkkel egyhamar el nem hárítható kedvezőtlen viszonyoknak, idővel mégis életképes, nemzeti ipar meghonosítására vezethetnek, kétség kívül léteznek ily eszközök, de mert valószínűleg inkább erkölcsi, mint anyagi természetűek s mert legfőképen a szükségesség érzetének általános elterjedésében s az akarat szívósságában gyökereznek, hatásuk ma még kiszámíthatatlan. Közgazdasági helyzetünk némi javulását valószínűleg hosszabb időn át, alig remélhetjük más módon, mintha igyekeznünk mennyiségileg és minőségileg növelni a nyerstermelést, s egyszersmind lehetőleg biztosítani a termények aránylag legelőnyösebb értékesítését; hogy idővel az ekként felhalmozódó fölöslegek, magában az országban oly tökévé szaporodjanak, mely keresvén az elhelyezést, az ipar fejlesztésének hatalmas tényezőjévé válhatnék. Igaz, hogy ez az út hosszú és fáradságos, s az óhajtott cél csak sok más tényező közreműködésével érhető el. De ha el akarjuk kerülni a biztos hanyatlást, nem szabad egyetlen eszközt sem figyelmen kívül hagyni, mely bár csak részben is, élénkítő hatással lehet a közgazdasági viszonyokra.

A jelzett mód alkalmazásában kétségkívül fontos szerep jutott a közlekedési eszközöknek s ezek között első sorban a vasútnak.

Bármennyire szaporodjanak is az ország határán a bel- és külföldi pályák között a csatlakozási pontok, számuk aránylag mindig csekély fog maradni. A nagy forgalmat, mely terményeinknek a világpiacokra való gyors és előnyös szállítását jelentékeny tömegekben lehetővé teszi, továbbra is csak néhány nagy vasútvonal fogja összpontosítani és közvetíteni. Vasúthálózatunk úgy a miként az eddig fejlődött, legnagyobbára ily vonalokból áll, vagyis olyanokból, melyek oldalelágazások nélkül vagy legfeljebb csekély számú s jelentéktelen szárnyvonalokkal, hosszan elnyúlva futnak át több vidéken, részint közvetve más pályához való csatla-

kozás által, az ország valamely határpontját törekedvén elérni. Ma még nem egész vidékek, hanem (s itt nem szabad megfélekednünk a kőutak elégtelenségéről) csak a pálya mellett fekvő helyek közvetlen szomszédságukkal vonatnak be meglevő vasútaink által úgy az egymás közt való, mint a világforgalomba. Vasúti rendszerünk hasonlít egy nagy város csatornahálózatához, melyből csak a főutazák alatt elvonuló gyűjtő csatornák készültek el, s nem egyzersmind a város minden részére kiterjedő mellék csatornák is. Elmondhatjuk, hogy van hazánkban országos vasúti hálózat, bár ez is sok tekintetben fölötte hiányos, de nincs még az ország egyes vidékeit behálózó vasúti rendszer. Pedig egyik úgy, mint másik, vagy inkább a kettőnek kapcsolatos fejlődése nélkülözhetetlenül szükséges. A létező pályák, a közvetítő, hogy úgy szóljunk részletes vasúti hálózat hiányossága miatt, dacára annak, hogy nagy forgalomra rendezvék be, nem képesek az összes és általános forgalmi igényeknek megfelelni. Oda kellene tehát törekednünk, hogy az országnak minél több vidéke, minél több városa, községe és pusz-tája, lépjen vasúti összeköttetésbe részint egymással, hogy ekként élénkülvén a belföldi árúcsere, növekedjék a termelés és fogyasztás is, függetlenül a külföldi közgazdasági igényeitől; részint pedig a már létező hazai nagy pályákkal s ezek segítségével azon világpiacokkal lépjen összeköttetésbe, a melyeken egyedül értékesíthetők terményeink, ha ugyan elég korán, t. i. más e tekintetben velünk versenyző országok előtt jelenünk meg ott, s olcsóbb árakat szabunk, mint azok, a mi jórészt szinte a szállítás módozataitól függ. Mert bizonyos az, hogy a nyers termelés fokozása és a termények előnyös értékesíthetősége, — föltéve, hogy minden más kedvező körülmény akadálytalanul érvényesülhet, — úgy a bel-, mint a külforgalomban a vasúti hálózat kiterjedésével aránylagosan emelkedik.

Évek óta súlyosan érzi a magyar gazda közönség a hatalmas verseny káros befolyását, melyet terményeinknek a nyugoti piacokon kell küzdeniök. Magyarország, ha nem is szünt meg teljesen a nyugoti államok éléstára lenni, de mindinkább háttérbe szorítottatik egyfelől Amerika és Ausztrália, másfelől pedig Oroszország és Románia nagy mennyiségben megjelenő terményei által. A míg, különösen az utóbb nevezett két ország kivételének egyedül a tengeri út állott rendelkezésére, nagyobb mérvű versenytől nem tarthattunk. A rossz közlekedési eszközök, vagy azoknak teljes hiánya, az orosz

birodalomban pedig még a nagy távolságok is, a kiviteli képességet majdnem kizárólag a tengerparti vidékekre szorították. A vasútak keletkezésével és folytonos szaporodásával a helyzet teljesen megváltozott. Ma már Oroszország és Románia nem csak egyenes vasúti összeköttetésbe léptek a nyugattal, de a saját kikötőikbe futó pályák segítségével, még a távolabbi tartományok nyerstermékeinek is megszerezhetik az olcsóbb tengeri szállítás előnyeit. Mindez még sokkal fokozottabb arányban áll Amerikára nézve, melynek versenyképessége a legutóbbi időben óriási mérveket kezd ölteni, s nem csak hazánkat, de egész Európát is fenyegeti.

E körülmények már eddig is nem csekély mérvben hatottak bényólag terményeink értékviszonyaira. A közel jövőben újabb vészteljes felhők tornyosulnak kelet felől közgazdaságunk láthatárán. A félig független bulgár fejedelemség s a nagy szabadsággal felruházott keleti Rumélia, az európai Törökország legtermékenyebb vidékeit foglalják magukban. A politikai szervezet e helyt nem érdekel bennünket, s azért nem is foglalkozunk annak valószínű befolyásával e tartományok jövő fejlődésére. Két körülményt azonban, melyek nem maradhatnak hatás nélkül azon tájak átalakulására gazdasági szempontból, minden esetre meg kell említenünk. Az egyik az, hogy az eddig épen nem vagy csak kevésbé használt török államjóságok s a mohamedán holt kéz (vakuf) birtokai, részben a nevezett tartományok, részben a lakosság tulajdonába fognak átmenni; a másik pedig, hogy előbb-utóbb meg fog szünni a természetben teljesítendő adózásnak századok óta dívó rendszere, mely egyfelől az adószedők részéről a legnagyobb önkénynek nyitván tért, másfelől pedig gyakran hónapokon át megakadályozván a már learatott termésnek behordását, minden észszerűbb gazdálkodást lehetlenné tett. Már e két változás elegendő arra, hogy a tartományok mezőgazdasága újabb, sőt nagymérvű lendületet nyerjen. Igaz, hogy eleinte a termelés távolról sem fogja elérni a lehetőség határát; de a viszonyok természetéből folyik az is, hogy az előállítási költségek még növekvő termelés mellett is hosszú időn át jóval csekélyebbek lesznek, mint hazánkban. Már most kell tehát számot vetnünk azon nem sokára megvalósuló tényre, hogy úgy szólván tözsomszédságunkban, aránylag nagy területeken, olynemű nyers termények fognak tetemes mennyiségben előállítatni, a milyenek épen a mi termelésünk

legnagyobb részét képezik. És ha meggondoljuk, hogy kivált a Balkántól délre eső vidékeken az aratási időszak megelőzi a magyarországit, alig kételkedhetünk a fölött, hogy Bulgária és keleti Rumélia már néhány év múlva félelmes versenytársakká válhatnak reánk nézve. E verseny pedig annál élénkebb leend, minél inkább szaporodnak az említett tartományokban az eddig oly igen elhanyagolt közlekedési eszközök. A jelenleg forgalomban levő ruscsukvárnai vasút mellett Bulgáriában nem sokára újabb pályák fognak keletkezni, melyek hivatva lesznek a szállítást részint a dunai, részint a tengeri kikötők felé közvetíteni. Hasonlólag keleti Rumelia vasúti hálózata, mely ma még csak a drinápoly-filibe-szarombéji vonalra szorítkozik, a még ma jelentéktelen jamboli szárnyvonallal, a következő években kétségkívül tetemes kiterjedést fog nyerni. A tartományi kormányzat már is foglalkozik a fekete tenger partján Burgászig vezető vonal tervével. Nem szabad azon körülményt sem figyelmen kívül hagynunk, hogy ezen tartományok kivitele, még a nagy nemzetközi pálya létrejötte után is, mely Konstantinápolyból kiindulva, keleti Rumélián, Bulgária déli részén, Szerbián és Magyarországon vonuland át, jó részt nem ezen utat választandja, hanem a tengeri kikötőig kiépítendő vonalak segítségével a sokkal olcsóbb vízi utat. Ugyanezen irányt fogják követni a nyugot iparterményei is, melyek azon vidékek beviteli czikkeit képezik, megnehezítvén a mi iparunkra nézve a versenyt ezen a téren is. Végre különös fontossággal bír a Dobrudzsának Romániához való csatoltatása, már csak azon okból is, mert ez által Románia megnyerte a küsztendzsei kikötőt, melyet valószínűleg rövid időn vasút fog összekötni Bukaresttel, 6 órára szállítván le a távolságot a nyers terményekben oly gazdag ország fővárosa és a tenger között.

Úgy az ipar fejlődésének érdekei tehát, mint a részint már létező, részint még csak fenyegető verseny, melylyel kivitelünknek küzdenie kell, arra kényszerítenek bennünket, hogy vasúti hálózatunkat, kiterjesztve az ország egyes vidékeire és nagyobb kerületeire, minél előbb tetemesen növeljük. Az átfutó nemzetközi kereskedelem szempontjából nem kevésbé szükséges hazánk vasúti rendszerének kiegészítése.

A nyugotot a kelettel szárazföldön összekötő világkereskedelmi utaknak, ha a legrövidebb irányt követik, nagyobbára

Magyarországon kell átvonulniok, mely mintegy közvetítő kapcsolatot képez nem csak ethnografiai és művelődési, hanem közgazdasági tekintetben is, az előrehaladott nyugoti s a még kevésbé fejlett, de nagymérvű nyerstermelésre képes keleti államok és országok között. Vasúti hálózatunk, részint a vonalok helytelen iránya, részint a kellő összeköttetések hiánya miatt, ma még nem képes ezen forgalmat a legtermészetesebb útra, t. i. hazánkon át terelni. Még néhány nagyobb vonalra van szükségünk, hogy ezen átmeneti forgalmat Magyarország számára biztosíthassuk. Sokáig azonban nem szabad késnünk ezeknek kiépítésével, különben elkerül bennünket e forgalom, s a határainkon kívül már létező vagy újonnan létesítendő vonalokat fogja igénybe venni. Mi pedig nem részesülhetnénk az átmeneti szállítás előnyeiben. Igaz, hogy közlekedési szempontból ezen előnyök nem nagyok, s a pusztán átfutó forgalom nem képes egyetlen vasutat sem fentartani. De egyfelől ez nem képezi az ily vonalak egyedüli jövedelmi forrását; az átmeneti szállításból nyert bevételi százalék tehát, bármily csekély is, mindenesetre növeli a pálya összes jövedelmét. Másfelől pedig nem szabad szem előtt tévesztenünk azon körülményt, hogy kivált távolabb eső országok között, melyeknek termelési és fogyasztási viszonyai jelentékenyen elütnek egymástól, a kereskedelem önkéntelenül bizonyos közvetítő, hogy úgy mondjuk gyűjtő pontokat keres, hol a szélsőségek mindegyike homogénabb közegre találván, az üzlet is előnyösebben fejlődhetik, és csoportosulhat. Ily üzleti közvetítő pontok léteznek ma épen úgy, mint régebben, bármennyire megkönnyíté is a közlekedési eszközök általános fejlődése és szaporodása a közvetlen érintkezést vevő és eladó között. Legfeljebb csak gyorsabban változtatnak helyet ma, mint akkor, midőn a szállítás csak vitorláshajón vagy társzekereken történhetett. Az üzlet ilyenmü összpontosítására legalkalmasabbak egyes városok, melyeket vagy kedvező fekvésük, vagy nagyságuk, vagy végre a bennök lábra kapott élénk kereskedelmi szellem e szerepre leginkább kijelöl. A nyugot s a kelet között (az utóbbi alatt Oroszország déli részeit is értve) Budapest lenne hivatva ily közvetítő pontul szolgálni. Budapest válhatnék azon emporiummá, melyen a keletről s déli Oroszországból nyugot felé irányzott nyers termények csak átfutnának ugyan, de a hol részben legalább köttetnének és legombolyittatnának az üzletek, melyek az említett tájak kivite-

lére vonatkoznak. Azt pedig fölösleges lenne bizonyítgatni, hogy az átmeneti forgalom rendkívül éltető hatással bírhat az oly nagyobb városokra, melyeket útjában mint közvetítő pontokat talál vagy teremt. Nem szenved tehát kétséget, hogy fővárosunk ily körülmények között csakhamar jelentékeny lendületet nyerne, a mi ismét jótékonyan hatna az egész ország közgazdasági viszonyaira. Mindezt azonban csak akkor remélhetjük, ha a nagy nemzetközi összekötő vonalok, a legrövidebb utat követve, hazánkon és Budapestén futnak át.*)

A remélhető előnyök s a fenyegető hátrányok elősorolásánál, melyek vasúti hálózatunk mielőbbi nagymérvű kiterjesztését egyaránt szükségessé teszik, nem szabad megfeledkezünk azon tényről sem, hogy a nyugoti államokban, melyek már különben is sűrűn borítvák vaspályákkal, újabb időben élénk mozgalom észlelhető a vasúti kérdések körül. Németország a vasútak államosításában keresi a közgazdasági viszonyok javulásának hatalmasabb tényező-

*) E lapokon csakis a vidéki vasútakról s azok kiterjesztéséről az ország nagy részére óhajtván szólni, a nyugot és kelet között kifejlődhető nemzetközi forgalom közvetítésére hivatott pályákkal s általában a rendszerrel, mely szerint ez utóbbiak legcélszerűbben volnának hazánkban építendőek, bővebben nem foglalkozhatunk. Legyen szabad itt mellesleg, mintegy kitérésképen csak a jobb irányokat jelezni. Természetszerűen a főváros tekintendő az egész ország vasúti hálózatának központjául, és azért azon nagy vonaloknak is, melyek első sorban az átfutó nemzetközi forgalom közegei, Budapestről kellene kisugározniok, vagy azt legalább átszelniök. E központból a nyugoti és észak-nyugoti határokig vezet már néhány oly pálya, melyek legfeljebb a második vágány lerakása után, úgy a mennyiség, mint a gyorsaság tekintetében nemcsak az összes országos, de az esetleg tetemesen növekvő átmeneti forgalom igényeinek is még hosszabb időn át teljesen megfelelhettek. Az átfutó forgalom szempontjából tehát leginkább három irányban látszik már meglevő vasúti hálózatunk kiegészítése eszközendőnek, n. m. dél-kelet felé a Balkán félszigeten átvonulva Konstantinápolyig; észak-keletre Bukovinán vagy Moldván át a legrövidebb úton az orosz vasútak valamely kedvező csatlakozási pontjáig és dél-nyugot felé Bosznián keresztül az Adriának Fiuménál inkább délre eső, egy vagy két kikötőjéig. A konstantinápolyi vonal biztosítására az első lépés megtörtént, Szerbiával megkötöttett a vasúti egyezmény. A fentebb említett két másik irányban léteznek ugyan már Budapestről kiinduló és használható pályatörédekek, de a célszerű összeköttetések létesítése a jövő vasúti politikájának lesz feladata.

jét; Olaszország aránylag vagy erőmegfeszítéssel tetemes összegeket szentel hálózatának kiegészítésére vagy czélszerűbb csoportosítás eszközzésére: a Magyarországnál nem egészen kétszer nagyobb Franciaország, mely már eddig is 21000 kilométer vasúttal bír, míg mi csak 7299 kilométerrel, újabb 16000 kilométert szándékozik építeni. Ezen mozgalom közepette mi sem maradhatunk tétlen szemlélők.

És végre van még egy körülmény, mely hazánkban kiváló figyelmet igényel: t. i. a kőutak hiánya, minek következtében vasútaink a csak némileg is távolabb eső vidékekre nézve jórészt hozzáférhetetlenek. Ha azon több mint ezer négyszögmértföldnyi területen, melyet Alföldnek nevezünk, létezett volna kiterjedt kőút hálózat a vasútak keletkezésekor, úgy ez utóbbiak éltető hatása kétségkívül nagyobb mérvben nyilvánulhat vala. Ma azonban, midőn bizonyos terjedelemben vannak már vasútaink, a közlekedési eszközök hiánya kőutak által kellőleg nem pótolható. Egy felől az alföld sajátos talajviszonyainál fogva, a kőutak építése és fentartása épen olyan, vagy talán még nagyobb összegeket igényelne, mint a szerényebb üzlet számára bereendezett vasútaké; másfelől pedig az utóbbi években kifejlett óriási nemzetközi verseny közepette a tömeges szállítás olcsósága és gyorsasága képezvén kivitelünk növekedésének és biztosításának egyik főfeltételét, e követelménynek csakis újabb vasútak felelhetnek meg. De továbbá épen ezen okból ismét csak vaspályák, nem pedig kőutak képesek a messzebb fekvő tájak forgalmát nagyobb mennyiségben már létező fölötte drágán épült és aránytalanul keveset jövedelmező vasútainkra terelni, s így azoknak bevételeit is szaporítani. Összefoglalva és általánosságban fejezve ki az eddig elősorolt érveket, azon eredményre jutunk, hogy a belforgalom élénkítése; a kivitel biztosítása; a nyugotról keletre és viszont átfutó forgalom megnyerése; a külföldön észlelhető élénk mozgalom a vasúti kérdések körül s végre a kőutak hiánya képezik azon főbb szempontokat, melyek a közigazdasági helyzet javulásának és különösen a mezey gazdaság s az ipar fejlődésének érdekében sürgetőleg nagy mérvű újabb vasúti építkezéseket követelnek. Mindez azonban nem új, nem ismeretlen dolog.

Az okok, melyek vasúti hálózatunk mielőbbi kibővítésére ösztönöznek, nem ma keletkeztek; régóta léteznek azok s mégis azt

kelle tapasztalnunk, hogy az 1867-ben beállott lázas építkezési korszakra éveken át tartó általános tétlenség és elfásultság következett. Csak a legujabb időben mutatkozik ismét némi lendület. De ma még semmi sem biztosít a felől, hogy a mozgalom, mely vasúti téren hazánkban megindult, tartós lesz-e, hogy ölt-e utóbb nagyobb mérveket, s nem lankad-e majd el, ha némely szűkkeretű forgalmi érdekek kielégítették. E szempontból kiváló figyelmet érdemel azon körülmény, hogy hazánkban, miként már említettük, daczára annak, hogy közgazdasági érdekeink még oly sok vasutat igényelnek, éveken át némi idegenkedés mutatkozott a vasúti ügyek iránt általában. E jelenség magyarázatát nem a kitartás hiányában találjuk meg, melylyel annyiszor vádolják a magyar jellemet; egyedül a tényleges viszonyokból fejthető meg az. A jövő fejlődés érdekében nem czélszerűtlen tehát kutatni, hogy mely okok birtak csak egy-két év előtt is tartózkodásra kormányt, törvényhozást s közvéleményt minden újabb vasúti tervvel szemben; hogy ma megszűntek-e már azok, vagy ha nem, várható-e mégis a legujabb lendület-től tartós kedvező eredmény, s ha igen, mily föltételek mellett?

Magyarország közvéleményének és politikai vezéregyéniségeinek figyelme már évtizedek előtt a közlekedés nagy fontosságú ügye felé fordult. A csatornák, kő és vasutak építésének kérdése már a forradalmat megelőző korszakban élénken foglalkoztatá az ország értelmiségét. És hogy Széchenyi István úttörő működése, mely oly mély nyomokat hagyott a nemzet lelkiéletében, már akkor nem mutatott fel nagyobb eredményeket e téren, azt kétség kívül a még fejletlen politikai és anyagi viszonyoknak kell tulajdonítanunk. A forradalom után az 1867-ik évig, megszűnvén a politikai tevékenység, az anyagi érdekek s ezek között különösen a vasutak felé irányult nagyobb mérvben a közérdeklődés. A mozgalom, mely e tekintetben hazánkban megindult, az akkori viszonyok természeténél fogva, inkább csak az elmélet terére szorítkozott, mert a gyakorlati kivitel nem egyesektől, de nem is magától a nemzettől függött. De még így is, a tervek, melyek felszólalásokban, röpiratokban, vagy társulatok emlékirataiban a létesítendő vasúti hálózatot illetőleg közzététettek, nemcsak azon kor figyelemre méltó jelenségei gyanánt tekintendők, hanem a legtöbb esetben maradandó becses is bírnak. Azok, kik ily tervekkel foglalkoztak, az elérendő közgazdasági és forgalmi czélok mellett nem téveszték szem elől

az ország valódi anyagi erejét sem, és tudva, hogy az állami támogatás hiányában a sikert leginkább az önerőre támaszkodó tevékenység hozhatá meg, minden túlbecsléstől menten igyekeztek a tényleges állapotokhoz alkalmazni a létesítendő vasutak építési és üzleti föltételeit, hogy így aránylag csekély áldozattal, aránylag nagy szükségleteket elégíthessenek ki. Tagadhatlan, hogy az említett időszak alatt igen helyes érzék és felfogás volt észlelhető hazánkban úgy a tervezett vasutak irányát, kapcsolatait, mint építési módozatait illetőleg.

Az 1867-ik évtől kezdve, mintegy varázsütésre mindez megváltozott. A nemzet visszanyervén önrendelkezési jogát, saját törvényhozása és kormánya által intézhetvén ügyeit, természetes, hogy az általános érdekeltség a vasutak iránt nem elégedhetett meg többé a pusztá tervezgetéssel, hanem gyors és nagymérvű cselekvést követelt. Az új korszak első néhány éve valóban meglepő eredményeket mutat fel a vasúti építkezés terén. Mert a míg az első vasut keletkezésétől 1867-ig 2236 kilométernyi pálya készült el Magyarországon, az 1876-ik év végén már 6913 kilométerre emelkedett a vonalok hossza, az utóbbi tíz év alatt tehát 4677 kilométer vasút épült, kétszer annyinál több mint a megelőző 25 éves időszakban. És kétségtelen az is, hogy ezen építkezések következtében a forgalom jelentékenyen növekedett és élénkült.

Másrésről azonban úgy látszik eltűnt végképen az a józan, higgadt felfogás, az a helyes érzék, melylyel a vasúti kérdések körül az 1867-et megelőző években oly gyakran találkozunk.

Közéletünknek kevés kérdése van, mely hirlapi czikkekből, országgyűlési beszédekben, röpiratokban oly kimerítő megvitatás, oly szigorú bírálat tárgyát képezte volna, mind ez a lázas, fájdalom a legtöbb esetben tervszerűtlen és könnyelmű, sőt nem egyszer kicsinyesen önző tevékenység, melyet egyesek és társulatok, törvényhozás és kormány egymással versenyezve a vasúti építkezés terén kifejtettek. És kevés van, melyben oly egyhangulag kárhozzátóan hangzanék az ítélet. Ez ítélet egyes esetekben talán túlszigorú, talán igazságtalan is; de általánosságban, a mennyiben t. i. nem egyének ellen fordul, hanem a közönségesen követett irány czélszerűtlenségét, sőt káros voltát mutatja ki, kétségkívül helyes. Ma már senkisem tagadja, hogy az út, melyen haladtunk, tévesztett volt. Ezt bizonyítják a tényleges eredmények is számok-

ban kifejezve. Legyen szabad itt csak két, általánosan ismert, de azért mindenkor tanulságos adatot fölemlíteni.

A tiszavidéki, déli és osztrák állam vaspályák kivételével, melyek az állami biztosítékot nem veszik igénybe, Magyarország, részint a magán társulatok által épített vasútak számára biztosított tiszta jövedelem, részint az állam vasútakba fektetett tőke kamatainak czimén, egészben véve a következő összegekért vállalt felelősséget:

	1874	1875	1876
	f o r i n t		
	23718364	24494177	24494177
és tényleg ebből kifizetett:	21296336	21228697	20660341 *)

Az államra tehát ezen három év mindegyikében átlag 21 millió forintnyi teher háromlott, melyet nem a vasútak bevételeiből, hanem más adóforrásokból kellett fedezni. E megdöbbentő tény magyarázatát az állami biztosítékot élvező, s ezen biztosítékra rászoruló vasútak jövedelmezőségében találjuk. Így például, a befektetett tőke százalékaiban jövedelmezett:

	1875	1877
v pécs-barsi vasút	2.75%	4.71%

a magyar állami vasútak éjszaki hálózata (az

eperjes-tarnowi és garam-selmeczi vonalok kivételével)		1875	1877
az alföld-flumei vasút		2.61	4.23
az arad-temesvári „		0.60	1.65
az arad-temesvári „		0.89	0.35
a duna-drávai		0.31	0.08
a kassa-oderbergi „		1.42	1.91
az első erdélyi „		0.25	0.87
a m. éjszakkeleti „		0.93	1.00
a m. keleti „		0.35	0.01
a m. nyugoti „		0.60	0.40

Az eperjes-tarnowi, az első galicziai s a magyar államvasutak déli vonalai az 1875-ik évben nemcsak semmit sem jövedelmeztek, sőt hiányt mutattak fel.

Egyfelől az alkotmányos korszak alatt létrejött pályák elenyészőleg csekély jövedelmezősége, másfelől pedig a vasúti épít-

*) Hieronymi Károly: A magyar vasútak pénzügyi jövője. Nemzetgazdasági Szemle. 1877. I. füzet.

kezések következtében az államra nehezedő óriási teher, méltán kételyeket támaszthatott a közönségben, ha talán nem is a vasútak általános fontossága és haszna, de az építés és kezelés körül követett módozatok ezélszerűsége, sőt még annak lehetősége iránt is, hogy Magyarországon olcsóbban s így jövedelmezőbben, következőképpen az állam csekélyebb megterhelésével épülhessenek vasútak. A legszomorubb jelenség pedig mindenesetre az volt, hogy a baj okát sem a mérvadó körök, sem a nagy közönség túlnyomó része nem ott keresték, a hol az valóban rejlett, hanem oly általános közgazdasági és hitelviszonyokban s oly állítólagos technikai nehézségekben, melyek a közhiedelem szerint talán csak évek hosszú során át, szerencsés körülmények összeműködése következtében alakulhattak volna kedvezőbben. Így, bár mindenki fájlalta, mégis majdnem dogma gyanánt állítottatott fel azon elv, hogy hazánkban nagyobb pálya állami biztosíték nélkül nem jöhet létre. E hiedelem teljesen megzsibbasztá az önerőre támaszkodó tevékenységet, másrészt pedig fölöslegessé tette a takarékosra irányzott szorgoskodást, mert az állam kielégítő kamatozást biztosítván a befektetendő tőkétől, ennek nagysága alig vétetett figyelembe az építési költségek meghatározásánál. Továbbá mintegy meggyőződéssé vált, hogy a nyilvános szédelgésen vagy csaláson alapuló visszaéléseket egészen számításán kívül hagyva, valamely vasúti vállalat csak úgy sikerülhet, ha bizonyos, nagy összegeket felemésztő, úgy nevezett „tisztes nyereszkesnek” kellő tér engedtetik. (Ezen elnevezés alá sorolandók: az alapítási költségek, a közvetítő pénzüzetek jutalékai, az igazgatótanácsosi díjak, a fő és alvállalkozók nyereségei stb.) Ily felfogás szabad utat nyitott a legtöbb esetben talán jóhiszemű, de könnyelmű üzérkedésnek s a fényűzési hajlamoknak. Ehhez járult még, hogy vasúti építkezéseink elkerülhetetlen drágaságának igazolása végett, nem egyszer történt utalás az előrehaladt nyugoti államok példájára, melyek vasúti hálózatukat sokkal nagyobb költséggel teremtették meg, mint mi a magunkét.

Azon indokok között, melyek még csak pár év előtt is, minden újabb vasúti terv iránt kedvezőtlen hangulatot támasztottak a közvéleményben, a drágasági szempont játszott a kétségkívül a főszerepet. Tagadhatatlan, hogy úgy a mértőldenként igénybe vett összeget, átlag 500.000 forint, mint az arányt a befektetett tőke s

a jövedelmezőség között tekintve, vasútaink túlságos drágán létesültek. Mindazáltal e túldrágaságot, ha csak a magán tőkére nehezedett volna, ha egyesek vagy egész társulatok tönkremenésüket eredményezte volna is, magában véve még nem tekinthetnők szerencsétlenségnek; mert birnók most a vasútakat, talán más tulajdonosok kezén, de a közvagyon megterhelhetése nélkül. Fájdalom hazánkban nem így fejlődtek a dolgok. A közvélemény a lehető leggyorsabban s minden áron vasútakat követelt; tőke és szakképzettség még hiányzott ugyan az országban; de a bő aratások s a nagy kivitel és a külföldi pénzpiacz érdeklődése az ujonnan keletkezett állami szervezet iránt, kimeríthetetlennek tünteték föl Magyarország hitelét; fölébredt egyszersmind a könnyelműséggel párosult nyereszkeskedési vágy is; természetes tehát, hogy könnyebbnek, sőt akkor talán még közgazdasági szempontból is valóban előnyösebbnek látszott, a vasúti építkezések terhét egészen az államra hárítani, részint biztosíték részint az állami pályákra fordított összegek kamatainak alakjában.

Az építkezés drágasága minden esetre egyik főtényező volt vasútaink csekély jövedelmezőségében. Nem foglalkozhatunk bővebben a többi tényezőkkel, milyenek: a vasútak helytelen iránya; a kellő összeköttetések elhanyagolása; a kezelés költségessége; a tarifák kérdésének bonyolultsága; a kényszerű küzdelem néhány régebbi önálló nagy vasút társulattal stb. Itt csak arra óhajtottunk utalni, hogy midőn néhány év múlva kitűnt az új pályák csekély jövedelmezősége, a hiány már az országos költségvetés kiadási rovatóban jelent meg, viszonyainkhoz képest minden esetre igen nagy összeggel.

A vasúti kamat-biztosíték, melynek a forgalmi jövedelmekből kellett volna fedeztetnie, általános közvetlen teherré változott. Az ily czim alatt évenként előforduló 16—20 millió forintnyi hiány fedezete tette jórészt szükségessé az oly gyakran megújuló adóemelést. A vasúti garancziának átalakulása állami egyenes adóvá, közgazdasági állapotainknak kétségkívül egyik legszomorubb jelensége.

De vajjon más államokban nem látunk-e szinte nagy összegeket szerepelni a vasútnak adott biztosíték czimén, a nélkül, hogy ez által akár az állam pénzügyei, akár a vasúti magán vagy forgalmi általános érdekek szenvednének? Nem kell-e inkább ezen ter-

het a leggyümölcsözőbb kiadások közé sorolnunk, az élénkebb és olcsóbb szállításból származó általános közgazdasági előny jóval felülmúlván a vasútak által igényelt áldozatokat? Kétségkívül. Még hazánkban is, ha számokban lehetne kifejezni az előnyt, épen úgy mint lehet az áldozatot, valószínűleg azon eredményre jutnánk, hogy az évek folytán a vasúti forgalomból a közvagyonra háromlór haszon összege nagyobb, mint azon állami kiadás, mely biztosíték vagy kamat czimén igényeltetik. És mégis végzettéljes hiba volna e tényből meríteni mintegy biztosítást arra nézve, hogy vasúti hálózatunk kiegészítését és fejlesztését oly módon folytassuk, a mint azt megkezdtük, t. i. kizárólag az állam terhére.

Hogy a magyar állam háztartása több mint tiz év óta folytonos deficitekkel küzd, ez magában véve még nem kétségbeejtő jelenség. Minden állam története mutat fel egyes hosszabb vagy rövidebb korszakokat, midőn a pénzügyi s általában a közgazdasági viszonyok kül és bel okok hatása folytán kedvezőtlenekké válnak, s az állam maga, mindegy teljesen erejét veszve a növekvő terhek súlya alatt, már-már elbukni látszik. Politikai öntudattal bíró nemzetet azonban, mely nem esett végkép kétségbe jövője fölött, melyet a hazaszeretet ideáljai még bírnak lelkesíteni, pusztán a közgazdasági helyzet ziláltsága még soha sem fosztott meg az életképességtől, de még a nagyobb mérvű, sőt hatásos cselekvésben sem igen akadályozta. Csak ha a politikai hanyatlást követi egyszersmind a közgazdasági hanyatlás is, válik ez utóbbi valóban aggasztóvá, de nem többé mint ok, hanem mint okozat. A magyar nemzet még mindig erős politikai öntudattal bír, s ezért biztosan számíthatunk arra, hogy a magyar állam is előbb-utóbb ki fog bontakozni a bonyolult pénzügyi viszonyokból. Közgazdasági helyzetünk azonban tagadhatatlanul komoly s bizonyára több figyelmet és óvatosságot követel, mint a fejlettebb nyugoti államokban időnként megjelenő hasonló kóros állapotok.

Magyarország adózási képessége nem bír nagy ruganyossággal, s csak lassan és korlátolt mérvben fokozható, a nélkül, hogy maga az adóalap meg ne támadatnék. A túlnyomólag mezei gazdasággal foglalkozó népeknél a termelés, következésképp a fogyasztás is, mely azon alapszik, hogy előállítási tényezők és módozatok természeténél fogva, meglehetősen szűk határok közé szorul, melyek csak lassanként s csak nagy erőmegfeszítéssel tágíthatók, de sohasem bizonyos

nem igen távol eső ponton tul. Sokkal tágabb keretben mozog az iparos termelés, melyre még a szeszélynek a divatnak is nagy befolyása van, s mely számtalan fényűzési s élet-szükségletre terjeszkedvén ki, a viszonyokhoz képest új meg új foglalkozási ágakat teremthet. Oly országokban, a melyekben az adózási képesség a mezőgazdaság mellett, erős kifejelett iparon is alapszik, közvetlen és közvetett adók nemcsak aránylag bővebben folynak be, de gyorsabban és nagyobb mérvben is fokozhatók. Ily államokban a közterhek tetemesebb növekedése sem bír komolyabb vagy éppen aggasztó jelleggel. Nálunk fájdalom majdnem kizárólag a föld, a mezei gazdaság viseli az összes terhet, ha nem is mindig egyenes megadóztatás alakjában. És nem szabad felednünk azt sem, hogy néhány rossz termés és csekélyebb kivitel földművelő országokban inkább és hosszabb időre elapasztják az adózási forrásokat, mint iparos államokban a legsúlyosabb kereskedelmi és pénzváltások. Ehhez járul még, hogy vámok, némely más közvetett adók, melyek rendszeren igen bő és könnyen fokozható jövedelmi forrást képeznek, a fennálló viszonyok természeténél fogva, nálunk nem bírnak oly fontossággal az állami háztartásra nézve, mint más országokban.

Ezen korlátolt s nem könnyen fejleszthető adóképességgel szemben találjuk a súlyos s már alig elviselhető terheket, melyek a magyar államra nehezednek. Igaz, hogy a pénzügyi és közgazdasági bajok, melyek 1867 óta felhalmozódtak, nagyobbára a legnemesebb, a leghazafiasabb törekvésekből származnak. Mert államot teremteni az állami lét minden kellékével; az európai művelődés magaslatára emelni egy tespedő elmaradt nemzetet; megszerezni annak még az anyagi fejlődés föltételeit is; valóban csak nagy áldozatok árán lehetséges. A magasztos czél miatt a jövő bizonynal enyhébb ítéletet fog mondani, mint a jelenkor azon nemzedék fölött, mely ily roppant áldozatokra ösztönözte s bírta rá az országot, s megbocsátja majd az újítások rohamosságát, a könnyelmű gazdálkodást s a fényűzési hajlamokat is. De bármiként hangozzék is egykor a történelem bírálata, tény, hogy jelenleg a kényszerű s egykönnyen nem is apasztható kiadások évről évre jóval felülhaladják a bevételeket, mely utóbbiak fokozásánál már minden létező jövedelmi forrás igénybe vétetett. Nem szenved kétséget, hogy különben hiányos vasúti határozatunk, a forgalom élénkítése és gyorsítása által nagy mérvben hozzájárult ahhoz, hogy költségvetésünket oly tete-

mesen emelhetjük. Csakhogy ma az az összes közgazdasági haszon, bármily nagy lett legyen is, melyet az eddigi vasúti építkezések árasztottak az országra, a mindinkább felcsigázott bevételi tételeknél már mint tényező szerepel az adóképességben, a nélkül hogy ezért a deficit és ennek leglényegesebb része a vasúttal fordított költségek (biztosíték és kamat) eltűntek vagy csak jelentékenyen kevesbedtek volna is. Az évről évre megjelenő deficit tehát, mely jórészt már csak újabb kölcsönökben lel fedezetet, s ennek következtében az állam terheinek folytonos szaporodása, ezzel szemben pedig a nemzeti vagyonosodás és a közjövédelmek aránytalanul csekély növekedése, arra int, hogy a leghasznosabb a legszükségesebb befektetéseket is oly módon igyekezzünk létesíteni, hogy az államra e czímen sem adóemelés, sem kamat alakjában újabb jelentékeny teher ne háromolják. Különösen áll ez a vasúttal nézve, melyek rendszeren nagyobb összegeket vesznek igénybe. A közvélemény, öntudatosan vagy öntudatlanul, de csakhamar fölismerte az ország összes anyagi érdekeit veszélyeztető aránytalanságot, mely a fentebb jelzett okoknál fogva egyfelől a teherviselési képességnek az új vasúttal előidézhető növekedése, másfelől pedig az államnak a vasúti építkezésekből származó tényleges megterhelhetése között létezik. Azon idegenkedés tehát, mely hazánkban, még csak pár év előtt is, minden újabb vasúti vállalat iránt mutatkozott, kétség kívül a létező viszonyok s a fenyegető veszélyek helyes fölfogásában leli magyarázatát.

És most megadhatjuk a feleletet azon kérdésre is: megszüntek-e az okok, melyek még aránylag rövid idő előtt a közvéleményt óvatos tartózkodásra indították a vasúti építkezések terén, és változtak-e annyira általános közgazdasági viszonyaink, hogy a nemzeti jólét veszélyeztetése nélkül újra egyenes állami megterhelhetés alakjában foghatunk nagyobb terjedelmű vasúti munkálatokba? Mindazok után, a miket fentebb mondtunk, a válasz fájdalom csak tagadó lehet. Sőt állami kötelezettségeink s a jövedelmi források természeténél fogva, egyhamar kedvezőbb fordulatra sem számíthatunk.

Ily körülmények között azon, magában véve örvendetes lendülettel szemben, mely körülbelül egy év óta a vasúti építkezés terén ismét észlelhető, a legnagyobb óvatosságra van szükség. Egyfelől az újonnan feltámadt építkezési vágyat nem fékezni, sőt lehe-

tőleg éleszteni kell, Magyarország legfontosabb érdekei sürgetőleg követelvén a vasúti hálózat nagymérvű kiterjesztését. Másfelől azonban szükséges már most az újabb lendület kezdetén kimondani az elvet és szilárdul ragaszkodni ahhoz, hogy újabb vasútak az állam egyenes terheinek fokozása nélkül, tehát úgy a kamat-biztosíték, mind az állami építkezés rendszerének mellőzésével létesíttessenek. És mert alig hihető, hogy ily föltételek mellett idegen tőke vállalkozzék vasútaink kiépítésére, ezt nem remélhetjük más módon, mintha első sorban a közvetlenül érdekelteknek minden nyereszkezdéstől ment buzgó és erélyes közreműködéséhez fordulunk. Ez az egyetlen út, a melyen haladva elkerülhetjük a jövőben a multnak végzetteljes hibáit és tévedéseit, s egyszersmind jelentékeny kiterjedésű vasúti hálózatot teremthetünk, mely az állam terheinek szaporítása, tehát a már különben is túlságosan megerőltetett adóképeség igénybe vétele nélkül létesülvén, sokkal nagyobb mérvben fogja előmozdítani az általános közgazdasági érdekeket, mint az eddig lehetséges volt.

A legfontosabb kérdés tehát kétségkívül az : hogy a vasúti hálózat oly mérvű kibővítése, mely termelésünk s a forgalom általános igényeinek megfelelően, remélhető-e viszonyaink között állami építkezés vagy kamat-biztosíték egy szóval az állam közvetlen részesülése nélkül. Mielőtt megkísértenők tüzetesen válaszolni a kérdésre, legyen szabad néhány szót mondanunk az állam ezen részesüléséről általában s azon föltételekről, a melyek mellett az czélszerűen érvényesülhet.

A legújabb kor társadalmi és közgazdasági fejlődésének mintegy természetszerű folyománya azon tétel, hogy a vasútak csak akkor felelnek majd meg teljesen hivatásuknak, ha megszűnnek nyereséget vagy csak mérsékelt kamatot is hozó vállalatok lenni, egy szóval, ha elvesztik, üzleti jellegüket, mellyel eddig birtak s miként a kőutak, minden költség nélkül közvetítik a forgalmat, az egyedüli korlátozást a szállításra nézve csak is a forgalmi eszközök mennyisége képezvén. E nézet ma meg igen szűk körre terjeszkedik, de hangoztatják azt már gyakorlati szakférfiak is. Jogosultsága tagadhatatlan. Azok ellenében, kik az ingyenes vasúti szállítást elérhetetlen ábrándnak tartják, legyen szabad csak annyit megjegyezni, hogy az a hatalmas mozgalom, mely a vasútak államosításának érdekében Európa-szerte megindult, kétségkívül nevezetes

lépés azon az úton, mely az említett cél felé vezet. Csak az szükséges, hogy egy rendezett pénzügyekkel bíró állam, mely költségvetésében évenként jelentékeny fölösleget mutat ki, megkezdje az államosítást, és azonnal meg van adva a szállítási díjak csökkentésének, sőt végleges eltüntetésének is lehetősége. Ily állam létezik Európában, létezik Amerikában. Nagy tévedés lenne pedig azt hinni, hogy ily óriási reform a forgalmi politika körében, nem lépi majd át szükségkép azon állam határait, mely azt először létesít. Valamint a hadi szervezetben, úgy a közgazdasági téren is, minden nagyobb, a társadalmi és állami lét szélesebb köreire kiterjedő újítást, bár súlyos áldozatok árán, minden művelt államnak el kell fogadnia, ha csak nem mond le önként a politikai és közgazdasági függetlenségről. Az egész világot szétrombolhatatlan hálóval körülövedző nemzetközi verseny közepette, nem fogjuk tehát kivonhatni magunkat mi sem az ingyenes vasúti szállítás terhes kötelezettsége alól, ha az valamely európai államban meghonosodik. Igaz, hogy jelenleg még egyetlen állam sem gondol arra, hogy a vasúti szállítási díjakat eltörölje. Magyarországon, noha nincs talán állam, melynek közgazdasági érdekei oly sürgetőleg követelnék a szállítás olcsóságát, sőt ingyenességét, a létező viszonyok között ilyesmiről természetesen még álmodni nem lehet. De a szállítás olcsóbbítása (s mint ennek egyik eszköze, a vasútak államosítása) már nálunk is napi kérdéssé vált, s a közvélemény kezd megbarátkozni azon eszmével, hogy ezen cél elérhetése végett az állam újabb terheket is vállalhat magára. És valóban, nem szenved kétséget, hogy vasúti rendszerünkben, úgy miként az eddig fejlődött, egyedül az állam képes olcsóbb díjtételeket mintegy kierőszakolni, akár újabb verseny pályák építése, akár a meglévők némelyikének megvásárlása s azután a tarifák leszállítása, a legtöbb esetben tehát egyszersmind a jövedelmezőség csökkentése által.

Nem terjeszkedhetünk ki itt bővebben e fontos kérdésekre. Különbösen is csak azt óhajtottuk jelezni, hogy daczára azon nagymérvű megterheletésnek, mely nálunk az eddigi vasúti építkezés következtében az államra hármlott, az általános közgazdasági és forgalmi viszonyok hatalma, mintegy önkéntelenül ismét oly irányba terel bennünket, mely ha meggondolatlanul követnők azt, a jövő vasúti politikájának terén az államnak nemcsak folyvást növekvő ténykedést és befolyást biztosítana, hanem attól a része-

sülés mértékéhez képest mind nagyobb és nagyobb átlózatokat is követelne.

Ezen az úton, az új vasútakat illetőleg ismét oda jutnánk, a hol kezdettük, t. i. az állam rovására való építéshez. Bővebben szólottunk azon veszélyekről, melyek e rendszer követése mellett jelenleg s kétségkívül még hosszabb időtartam alatt hazánk pénzügyi és közgazdasági jólétét fenyegetnék. E veszélyek hazánkban, ma legalább, nagyobbak, s a mi fő közvetlenebbek mint az előnyök, melyek az egyént s egyes társadalmi osztályokat elnyomó általános óriási versenynyel szemben, az állami beavatkozásnak és tevékenységnek növekedéséből úgy politikai, mind közgazdasági téren, az egész országra háromolhatnak. Ha majd a pénzügyi rendezés következtében elhárítottak vagy tetemesen csökkentek ama veszélyek, akkor ismét újult erővel léphetünk azon ösvényre, mely a jövő nemzet-fejlődés valódi céljához, t. i. az állam fokozott részvételéhez a közgazdasági viszonyokban vezet. De épen e cél érdekében kell kerülnünk mindent, a mi az állam erejét gyöngíthetné s megbénítaná. Tartózkodnunk kell tehát attól, hogy az újonnan építendő vasutak az állam terheit szaporítsák. Másfelől azonban tagadhatatlan, hogy a magán vállalkozás, különösen a tökehiány miatt nem képes sem mindenütt, sem a szükséges terjedelemben a hiányzó pályákat megteremteni. Külsősegélyre szorul, s e segélyt, legalább részben csak az állam adhatja meg. És ez nem ellenmondás. Mert mindenesetre nagy különbség van két építési rendszer között, melyek egyikében az összes költségek egy vagy más alakban az államra nehezednek, a másikában pedig az állam csak annyiban szerepel, a mennyiben saját megterhelhetése nélkül a vállalkozókat céljuk elérésében támogatja s elősegíti. Csak az állami segély minősége és föltételei határozandók meg tehát lehetőleg szabatosan.

E végre két föltételt kell, azt hisszük, különösen szem előtt tartanunk. Az egyik az, hogy az állam a keletkező vasútnak megadja mindazon könnyítéseket úgy a tökebeszerzés, mind az üzlet szempontjából, melyek az államra nézve nem vonnak magok után megterhelést; vagy csak a jövőben remélt előnyről való lemondást jelentenek; vagy végre oly kiadásokat okoznak, melyeket az állam saját érdekében előbb-utóbb különben is megtenne, és melyek a közterheket elenyészőleg csekély összeggel növelik, míg a vasútnak létrejöttét jelentékenyen előmozdítják. — A másik

föltétel az állam tényleges hozzájárulására vonatkozik. E hozzájárulásnak azonban csak annyira lehet terjednie, mint minden más közvetlenül érdekelt magán félnél; milyen például a vasútminti birtokos, ki pénzzel vagy szolgálmányokkal természetben; a szakközeg, ki szellemi munkájával; az industrialis vállalkozó, ki a szükséges anyagok és készülékek átengedésével járul a pálya létesítéséhez. Az állam is ily minőségben mindezt teljesítheti; nem áldozat gyanánt ugyan, de nyereszkeskedni sem óhajtván, kétségkívül előnyösebben magára a vasúti vállalatra nézve, mint az más módon elérhető volna. Ez az egyedüli, de azért nem csekély haszon, melyet az ilyenemü állami segély a vasútnak juttathat.

A második föltétel alkalmazható lenne, legalább részben, országos érdekü vagy a nemzetközi forgalmat közvetítő vasutaknál is. Az első azonban az állam hozzájárulását csak rövidebb, egyes szűkebb határok közé szorított vidékeken átfutó vonaloknál teszi lehetővé. Figyelembe véve már e két föltétel kapcsolatos érvényesülésének fontosságát s mindazt, a mit föntebb úgy a közterhek növekedésének elkerüléséről, mint a vasútnak szaporításának szükségéről mondtunk, önként következik, hogy ma még hiányos vasúti hálózatunk kibővítésének egyedüli megfelelő és egészséges módja az, ha e hálózat kisebb területekre szorítkozó, önálló részletekben, az egyes vidékek érdekeltjeinek hozzájárulása és tevékenysége által egészítették ki, a mely keretben aztán kellő helyet foglalhat el az állami segély is, az említett két föltétel mellett. *)

A magyar vasúti politikának tehát, a legközelebbi időszakban mindenek előtt ily vidéki vasútnak létesítésére kell törekednie. Kétségtelen, hogy csak ily módon érhetjük el a vasúti hálózat nagymérvü kiterjesztésének fontos célját, az állam egyenes megterhelése

*) Az állami segélyezés két föltétele, némi részben kifejezést talált már a helyi érdekü vasútnakról szóló törvényben. Remélhető is, hogy e törvény intézkedései megkönnyítendik az ilyenemü vasútnak keletkezését. Az állam részesülésének hatályossága azonban nem a törvényben rejlik, hanem leginkább a kellő gyakorlati alkalmazástól függ. E részben a kormány bír döntő szóval és befolyással. A kormány tehát, a megállapított elvek keretében folytonos tevékenység s a változó viszonyokhoz való alkalmazkodás által nagy mérvben előmozdithatja egy egészséges alapokon nyugvó, kiterjedt vidéki vasúti hálózat létesülését.

nélkül. Hosszabb, az ország több vidékén átfutó úgyszólván országos forgalomra berendezett vonalok építéséről, melyek állami biztosíték vagy tetemesebb, ismét csak az államra nehezedő hitelműveletek nélkül nem létesülhetnének, — azt hisszük egyelőre le kell mondanunk. Meg kell elégednünk a már létező ilyenmü pályákkal s csak azon lennünk, hogy hazánk minél több tájékát hozzák azokkal összeköttetésbe a vidéki vasútak. Egyedül néhány a nemzetközi forgalmat közvetítő pálya kiépítése látszik talán még szükségesnek, mint ezt már fõntebb is említettük. De viszonyaink megkövetelik, hogy ezen vasútak közül, melyeknek költségeit az állam kénytelen viselni, csakis a legszükségesebbekre szoritkozzunk. És még ily pályáknál is csak abban az esetben szabad az állam hitelét vagy pénzerejét igénybe venni, ha semmi más módon nem remélhető azok létesítése. Vasúti hálózatunk hiányait tehát egyedül a vidéki vasútak segélyével pótolhatjuk.

Azok után, a miket eddig mondottunk, mintegy önként következik, hogy a vidéki vasútak, úgy a miként itten értelmezzük azokat, nem pusztán egyes pontok és a nagyobb pályák között lennének hivatva kapcsolatot eszközölni, hanem egy egész rendszernek kiegészítő alkatrészeit képeznék, mely kiterjedve az ország nagy részére, módot nyujtana arra, hogy vasúti hálózatunk az állam terheinek szaporítása nélkül, s lehető legrövidebb idő alatt a lehető legnagyobb mérvben kiegészítették és kibõvítették.

Az ekként keletkezendõ magyarországi vasútaknál, a dolog természete szerint, különösen három kellék tartandó szem előtt: hogy a közvetlenül érdekelt felek hozzájárulása, tehát autonomus tevékenység által létesüljenek; hogy minden nyereszkesedés és fényüzés kizárása mellett, a lehető legtakarékosabban és legolcsóbban épüljenek; és hogy daczára ennek, a nagy országos vasúttól követelt forgalmi képesség átlagának megfeleljenek. És csak a mennyiben ily módon, hosszabb pályák nem építhetők, nevezzük az ekként létesülõ vasútakat vidéki vasútaknak. E kifejezés tehát, az itten használt értelemben, nem a vasútak osztályozására vonatkozik technikai és forgalmi szempontból, hanem azon módzatok összeségét jelöli meg, melyek még kedvezõtlen közgazdasági és pénzügyi viszonyaink között is gyors és tetemes vasúti építkezést tesznek lehetővé.

Méltán kérdezhetjük azonban, hogy gyakorlatilag fogantatható-e mindaz, a mit az elmélet helyesnek ismer el? Lehetséges-e hazánkban oly olcsón építeni a nagyobb forgalomnak is megfelelő vasútakat, hogy a magán vállalkozás is megmérkőzhetik azok létesítésével? Kétség kívül minden attól függ, hogy képesek vagyunk-e e kérdésre igennel válaszolni. Elméleti bizonyítgatásoknak e részben nem sok becsök van; egyedül a gyakorlati példa bírhat meggyőző erővel.

Ily példa gyanánt szolgálhat az arad-kőrösvölgyi vasút.*)

KÁLLAY BÉNI.

*) Ezen értekezés bevezető része egy a hazai vicinalis vasútakat, első sorban az arad-kőrösvölgyi vasutat tárgyaló nagyobb munkának, melynek túlnyomó nagy része már készen van. Ismerve a kéziratot a szerző lekötelező szivességéből: bátran állithatjuk, hogy az határozottan nagy nyereség a hazai közgazdasági, különösbbe pedig a közlekedésügyi irodalomra.

Szerk.