



3 1761 07852586 2



5
212

A

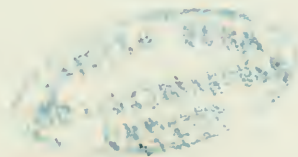
212



Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Toronto



106. N. 15. X



J A V A S L A T

A

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY

RENDEZÉSÉRÜL.



GROF SZÉCHENYI ISTVÁN.





HE
247
Z7H87

Felséges Haza!

Hosszu álmaink s több mint félszázados szónoklatink után úgy látszik: elvégre „tennünk” is kellene valami nagyobb-szerűt már, ha a nemzetek sorából disztelenül kisodordatni nem akarunk.

Fajtánk csudálatosan fentartotta magát, de most bizonyosan bukik, vagy hosszú sorvadásnak indul, ha — mielőtt késő volna — a meddő vitatkozások vágásibul kibontakozva a tények mezejére nem áll. Szébb jövődönket a tett azonban még koránsem biztosítja — s e körül ne csal-

jük magunkat — ha az efféle felszines, egyoldalú, vagy épen éretlen.

Nekünk magyaroknak, rémitő hátramaradásink közt régibb nemzetek tapasztalásit felkincselve, organicus, egyben-függő, az egész hazát egyiránt érdeklő eljárásra van szükségünk. Minden, mi egyes osztályok vagy épen egyesek érdekeit ápolja, vagy a hon csak bizonyos tájainak kedvez, egyenesen bántalom az egészre; minthogy felvirágzás tekintetében nem megyékrül, egyes hatóságok-

rul, duna- vagy tiszai kerületekrül, vagy egymástul elszigetelt kastákrul van és lehet többé szó, hanem — hála a mennyei gondviselésnek — valahára az egyetemes hazának szent ügye forog kérdésben.

Házsártos, egymást üldöző népbül, melly erejét kölcsönös zsibbasztására fecsérli, elvégre egycsaláddá, egy és osztatlan erős nemzetté akarunk, és Isten segítségével fogunk összeforjni; mert csak így válhat — most csekély mivel eldiribolt —

erőnk eldöntő sullyá. Efféle nélkül pedig, minthogy egyedül erő szolgálhat nemzeti boldogság valódi alapjául, soha sem fog vérünkre derülni mosolygó üdv.

Minden oldalról szükséges ehez képest — legyen az bár szellemi, bár anyagi — a gyökérig ható egybenfüggő, s er-nyedetlen állhatatossággal ápoltság javítás.

Közlekedések nem képezik az országok velejét ugyan, de csak olly hatásuk van, mint valami élő test vérerei-

nek; ámde, noha azok jobb voltát közvetlen szellemi javításoknak nem nevezhetni, azért mégis épen olly elmulhatlan azoknak tökéletesen elrendezett volta; valamint akadozó, vagy lázas vérforgás közt a legegészségesebb velő is szolgailag lenyűgözve van; s hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen súlyával.

Legyen ehez képest szabad, felséges Haza, mennyire körülményeim engedik, ezennel mély tisztelettel az ország egybengyűlt Rendei előtt letennem honunk

közlekedési ügye körül némi általános nézeteket, melyeket több jeles fők segítségével összeszedni alkalmam volt.

Ha nem egészen hasztalan munkát vittünk végbe, bő jutalmunkat már ki-nyerénk.

A mélyen tisztelt egybengyült
országos Rendeknek

Pozsony január 25-dikén 1848.

legkisebb de leghűbb szolgája
Grof Széchenyi István.

J A V A S L A T

A

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY

RENDEZÉSÉRÜL.

Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvirágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtsük, hogy ez által egyszersmind viszonyaink egész épületét érintjük; nincs köz-, és magángazdaságunknak ága, melly általa ne illetetnék; sőt bel-igazgatási rendszerünk mostani szétágzásai is újabb, eddig szokatlan irányt nyernek kikerülhetlenül; ne felejtsük azt sem, hogy a közlekedési ügyek elintézésénél megállani nem lehet; de közvagyonosodásunk, s a magyar faj emelkedése még más intézkedéseket is megkíván, miket itt tűzetesen tárgyalni helyén kívül lenne ugyan, nem lehet mégis azokat szemelől téveszteni egy pillanatra sem, különben most, vagy később férkezetlenségek fognak összeállítani, s ez az eredményben boszulandja meg önmagát.

A tér, mellyre most a törvényhozás lép, hazánkban majdnem egészen járatlan még; a mi lépések eddig történtek, csekélyebbek ugyan, hogysem nevezetesebb kárt idézhetnének elő, mégis intés gyanánt elegendők arra, hogy kiindulásunk hiányait be-

lássuk, s idejekorán helyre hozzuk az első lépések tévedéseit. Minden esetre csak minmagunktul függ hazánk eddigi mulasztásibul a lehető legnagyobb nyereményt vonni az által, hogy a polgárosodott világ drágán szerzett tapasztalatait, mellynek teljes kifejlődésükben állnak előttünk, felhasználjuk; mi egyedül attul föltételeztetik: mennyire tudjuk azokat saját viszonyinkra alkalmazni, s e közben megóvni magunkat a vak utánzás, avagy szertelen elbizakodás ballépéseitől. Szóval függ a külföldi tapasztalatok elfogúlatlan bírálásától, s saját viszonyaink helyes felfogásátul.

Feladatunk nem egyéb, mint a világ-családdal állandó kapcsolatba lépni. Ollyforma korszaka ez a nemzetnek, mint midőn a serdülő először lép a világ elibe; a föllépés sokkép dönti el jövődjét. E rendezés ennél fogva reformkérdéseink leglényegesebbike, s az fog egykor bizonyosságot tenni e kor embereinek életrevalóságáru. Azért feladatunk sem nem könnyű, sem nem lehetetlen; nem könnyű, mert szemeinket a végeredményekre függesztve a létező viszonyok bilincseit nem ignorálhatjuk; nem lehetetlen, mert más nemzetek példája áll előttünk, s mert e téren legkevesebb megalakúlt nézetekkel, s merev meggyöződésekkal találkozunk.

Vizsgálatim közepette soha sem tévesztettem figyelmem elől az országgyűlések eddigi előmunkálatait, s minden azóta felmerülő törekvési irányokat;

s mennyiben Ő Felségének kir. kegyelme által közelebről a közlekedési ügyek élére állítatám, okom volt gondosan számot vetni e hivatás sajátos nehézségeivel; s midőn látom, mikép annyi uralkodó szokások, helyhatósági érdekek, nemzeti féltékenység, berögzött avatkozási hajlammal állítatom szembe; midőn az elkülönzésben, a feldarabolt — rendszert nem tűrő — munkásságban még biztosítékot helyező nemzettel szemközt egységet, s központosult munkásságot kell előidézni; midőn minden tartományi érdek ellenében az országos érdek súlyát kellend fentartanom; nem titkolhatom el magam előtt, mikép ez állás jövődjé, a dolgok természetéből folyólag — minden tiszta szándék, s jó akarat mellett is, — koczka. Ezért szabad reménylenem, hogy ezt a törvényhozás is méltányolandja, s mennyiben a nemzeti jogok elengedhetlen biztosítékai megtűrik, intézkedéseiben nem teszi állásomat lehetlenné, s megadja mindazon támaszt, melly által a siker lehetővé válik, s megóvjá a rendezést azon szerencsétlenségtől, hogy nehéz, s akadozó közlekedési kibontakozás közepette végkép annak hibái miatt egyes hazafiak polgári hitele essék áldozatul. E körülményt legyen szabad állandó figyelembe ajánlanom, s engedtessek meg nekem, hogy az állás, mellyből e véleményt a közlekedési ügyek rendezéséről elmondom, javaslatimnak némi nyomatékot adjon az által, hogy a létesítés nem kevés aggodalmat okozó gondjai — a

dolgok mostani állásában — vállainra nehezülhetnek, s e szerint az életkor hanyatlásnak indúlt szakában hívatva vagyok, egy nemzet anyagi fejlődésének első nehézségeivel, az újabb korszak, s megváltozott irányok természetes küzdelmeivel szembeszállni.

Hogy e sokoldalú tárgy áttekintését megkönnyítsem, czélszerűnek láttam a fejtegetést következő szakaszokra osztani u. m.

I. Fejezet: Általános szempontok.

II. Fejezet: A közlekedési rendszer alapelvei.

III. Fejezet: Számítási adatok.

IV. Fejezet: A magyar közlekedési rendszer, részletes kifejtése.

V. Fejezet: A javaslott közlekedési eszközöknek hatóságok szerinti számbavétele.

VI. Fejezet: Költségvetés a javaslott közlekedési eszközök kiállítására.

VII. Fejezet: A végrehajtás rendezése.

I. FEJEZET.

Általános szempontok.

Hazánkban a közlekedések ügyét a véletlen vezette eddig. Egyes hatóságoknak, jobbadán pedig azokban egyes egyéniségeknek tevékenysége állított ugyan elő az ország némelly vidékein jó utakat; de azoknak iránya, fentartása, használhatósága mindig egyéniségek nézeteitül, s erélyétül függött. Hány példa van, hogy egyes vidékek közlekedési állapotát egy tisztváltozás felforgatta, vagy a kereskedelmi mozgásnak egy alispán új vonalt mutatott ki. Illy állásban rendszeres összeköttetésről, országos fővonalakról szó sem lehetett; mert rendszerünkben folyólag csak helyhatósági utaink lehettek, az ország, s annak érdeke képviselve nem volt.

Hajózható folyóink állapotát szinte, — sőt még inkább, — a véletlen határozta el. Folyóink, — még a Dunát sem véve ki, — magán-tulajdonnak tekintetnek sokak által. Az, mi bennök a köz-é, és az

egyeseké, annak korlátai soha kijelelve nem voltak. A hajózás, melly rajtok keletkezett, semmi szabályok által védve s rendezve eddig nem volt; a vizek medrei áthagyva a természet s egyesek romboló hatalmának. Hajózási törvény, uti s vizi rendőrség még a jövődönnek van fentartva.

Ezeket röviden azért említem fel, hogy midőn a közlekedési rendszer megállapításáról szólunk, ehhez oly meggyőződéssel fogjunk. miszerint annak elrendezésére első elengedhetlen szabály: az eddigi gyakorlat gyökeres megváltoztatása: mert a régi rendszer, melly szerint hazánk hátramaradása oly természetes, s az új rendezés, midőn mindennek országossá kell válni, oly férkezetlenségek együtt, miknek egyeztetését a siker veszélyeztetése nélkül megkísérteni sem lehet.

A közlekedési ügy az, melly körül sem egyesek, sem hatóságok önálló és szétszlott munkássága siherhez nem vezethet: miben, valamint csak minden erők egyesített munkássága állíthat ki valami egészet s nagyjobbyszerűt, ugy annak létesítését máskép, mint központosított országos fölügyelet alatt, vezetni teljes lehetetlen.

Ebből jövődöre nézve kettő következik, mint okvetlen föltétel:

a) A közlekedés minden létező eszközeinek, — mint-hajózható folyók s tavak, kereskedelmi utvonatok, — országos fölügyelet alá kell adatni.

b) Ezentúl semminemű közlekedési eszközt, mely közhaszná szolgáland, latra — legyen az vas-pálya, víziépitmény a folyókon, csatorna, vagy köút, — kiállítani ne lehessen az ország által e célra föl-állított hatóság tudta s beszólása nélkül. Ideje ezért

1-ör. Hogy közlekedési eszközeink körül tisztába jöjünk, s valahára az ország viszonyait ezeknek irányában constatirozzuk. Ugyanis:

Eddigelé az országban a közlekedés meglevő eszközeit, melyeket az emberi munkásság állított elő, t. i. a kereskedelmi utakat a közérő, azaz — legyen mondva — az ország állította ki, s a kereskedésnek megnyitotta szabad használatul a nélkül, hogy kiállítási terhek fejében a kereskedéstől valami pótlékot követelt volna.

Mi eddig folyóinkon — alig említésre méltó — történt, szinte a kereskedés minden terheltetése nélkül állítatott ki; sőt a közelebbi országgyűlések az ország folyóinak rendezését, országos utvonalak építését elhatározták, a nélkül hogy fel is említett volna a kereskedést, — e milliókat követelő munkákért — vámok által teherviselési igénybe venni.

Ezeket nem panasz gyanánt csak azért hozom fel, hogy kitűnjék mennyire ellenkező rendszert követett az ország a közlekedések hatályosb eszközeire nézve, minők a csatornák, s minők kiválólag a vasutak. Ezeket ugyanis eddig egyedül öne-rejőkre utasítottuk, s fedezésöket egészen a közle-

kedési forgalomra bíztuk. Evvel más szavakban azon elv van kimondva, hogy azon kereskedés, melly a folyók rendezését, utak fentartását nem bírta meg, állítson elő csatornákat s vasutakat és tartsa azokat fen.

Meggyőződésesem tehát az, hogy ha fejlettebb közlekedési eszközök jótéteményeit akarjuk hazánkban élvezni, az országos segílyt azoknak kiállításátul sem vonhatjuk meg.

2-or. Szükség, hogy a cél s az eszközök kelékei iránt tisztába jöjünk, mielőtt választunk. E tekintetben miután a külföld példája előttünk áll, nekünk ott kell kezdeni, hol ők hosszú fejlődés után végezték, s a közlekedések azon eszközeit kiállítunk, mire a tudomány, s polgárosodott századunk felhivnak. E közben még is nem felejthetjük, hogy míg mi az emelkedettebb fejlődés közlekedési eszközeit honosítjuk meg, saját fejlődésünk még nem érte el a megfelelő mérfokot. Ezt által a közlekedési eszközök rendeltetése nálunk nem annyira egy már létező, s csak nehézkes kereskedelmi forgalom élénkítése, mint inkább a még nem létezőnek az országban előteremtése; sőt sok részben a még szunnyadó szorgalomnak a jutalom biztatásaival cselekvésre ébresztése. Ne felejtjük továbbá, miszerint e cél felé oly országban kell törekednünk, hol a nemzeti munkásság jobbadán a gazdag föld terményezésében keres foglalkozási tért, s hogy ennél fogva

kereskedelmi forgalmunk jórészt csak mezőgazdasági nyers termények olcsó szállításából nyerhet élénkséget,

Önkint következik ebből, hogy valamint hazánkban már ennél fogva is a vasutak kiállítása egészen más alapot nyer, erre folytonos figyelemmel is kell lennünk, s a kiállításban ezt szemelőtt tartanunk; különben haszinte szerencsésb helyzetű kereskedelmi vonalainkon vasutakat állít is ki a magánipar, s vállalkozási hajlam, valljon azok nemzeti termelésünk legtöbb czikkeinek értékesítésére fognak e szolgálni, szabadjon kétségbe vonni.

Mi engem illet, megvagyok győződve, hogy nálunk a vasutak csak úgy lehetnek a közfelvirágzás tényezői, ha azokat az ország saját körülményeinkhez képest czélszerűen rendezi, t. i. a kiállításban a legnagyobb takarékoság által az olcsó szállításbért, sőt azt is lehetővé teszi, hogy némelly czikkekre időszerinti kedvezések nyujtassanak.

A cél tehát az ipart a termények olcsó elszállítása által fölélesztetni; s ezért a közlekedési eszközök terheit fedezésül egyedül az iparra utalni nálunk még kevésbé lehet, mint másutt.

3-or. Tisztába kell jönnünk az iránt, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalában meg nem tűri a töredékes foltozgatást, hanem az egész rendszernek egybev éve kell most legalább fővonalaiban meg-

állapítani: egyedül ez által kerülhetjük ki — hazánk százados átkát — a vidékek érdekharcából szükségkép fakadó visszavonást.

Vegyünk ugyanis bármely közlekedési vonalt, elváltan az egész rendszertől, csak magára vizsgálat alá: Ha annak kiállításához országos segély kívánatik, mindig úgy fog ez föltűnni, mint egyes vidéknek nyújtott kiváló kedvezés a másik felett, melly ellen minden más érdek szövetkezhetik.

Legyen szabad e czélra egy igen nevezetes szönyegen levő példát fölidézni. Mozgásban van a Tiszavölgy szabályozása. E munka legalább harmadfél millió hold leggazdagabb földet ad vissza a hazai iparnak. E roppant földhódítmánynak épen nincs a Tiszavölgy termékeny földén a birlokosokra nézve értelme, ha azok czélszerű közlekedési eszközök által terményeiknek új piacokat nem nyernek. Szükség tehát egyszersmind a hajózható Tisza, Bodrog, Szamos, Körös, és Maros folyók rendezése; szükség a debreczeni, miskolci, szegedi, aradi vasut. Ámde hogy is kívánhatni méltányosan ezen közlekedések kiállításához az ország segítségét, midőn mindezen közlekedési új vonalok csak arra szolgálnának, hogy a Tiszavölgy gazdag, s olcsó termelésének megnyissák Pestet, s minden kereskedést a Dunán felfelé; mi okvetlen a dunavidéki mezőgazdaság csökkentésére vezetne. Így támasztanók fel az ország egyes vidékeinek érdekharcát a má-

sik ellen, miből talán egyes vidék emelkedése a másik rovására következhetnék, de köznemzeti felvirágzás soha sem!

Ennek kikerülése egyedül az egész, minden érdeket felkaroló, minden vidéket kielégítő rendszer megállapítása által éretik el, mellyben a dunai-vidék épen úgy mint a tiszai, megtalálja saját emelkedésének biztosítékait.

Másik fényes példája a töredékes intézkedés balkövetkezéseinek a vukovár–fiumei vaspálya tervezete, mellyben több vidékek érdekeinek keresett kiegyenlítése soha nem menthető halfogásokra vevethető vala az országot, tán csak azért, mert nem a közlekedés egész rendszerét, s az egyetemes érdeket, de vidékekét fogta fel, s ez által a haza központjának, sőt nemzetiségünknek érdekeit is megfoghatlanul mellőzte, mint ez alább bővebben is kitűnik. Sőt

Szükség az egész közlekedési rendszernek együtti megállapítása továbbá azért is, mert

a) A közlekedési fővonalok határozzák el azontúl minden többi közlekedési eszközök irányát. Ha — például — a fővonalakon vaspálya épülend, minden többi vaspálya, s köut vonaloknak azokhoz kell simúltni, s mindennek együtti összefüggő egészet képezni az országos közlekedés rendszerében.

b) Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egészen új viszonyokat fognak alakítani, azok fogják

pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságunk rendszerét elhatározni; s már ezért is fontos tudni az országos közlekedések fővonalait, hogy azon vidékek egyszerű lakói birtokaikban a nyereszkesedők zsákmányaivá ne váljanak, de birtokuk becsét előre megismerjék. —

c) Kiherülhetlen e nélkül a közlekedési eszközök kiállításában a nagy vesztegetés, midőn utvonatok építenének olly irányban, melly az országos közlekedési rendszerbe illeszthető nem volna, s felesleges párhuzamokat képezne.

4-szer. Tisztába kell jönnünk még az iránt is, miszerint ha a közlekedési ügyet egész complexusában vesszük figyelemre, azonnal egészen más eredményekre jutunk a kamatbiztosítás, s bérszabályozás rendszerére nézve is, mert

Kamatbiztosítás egyes vonalra alkalmazva végelemzésben nem egyéb mint egyes vidéknek nyújtott kedvezés a másik rovására. Ez által t. i. lehetséges, hogy a vitelbér alászállitassék, mi külkereskedés tekintetében főczél, de például egyes vonalokra alkalmazva belkereskedésünkben egyik vidék emelése másik elnyomával.

A b é r s z a b á l y o z á s olly fontos kérdés, melly mint az adórendszer, nemzeti iparunk életébe vág, s egyes vonal szempontjából helyesen el sem határozható. Nyujtassék például kedvezés az ország alsó részéről Pest felé vezető vonalnak: a Dunavi-

dék ezt okvetlen megérzi. S míg egyes vonalokra alkalmaztatik a kedvezés, mindig lesznek vidékek, melyek saját érdekeik nyomasztására fizetnek. Ezért ha a bérszabályozást helyesen akarjuk intézni, ennek mindig csak országos szempontbul, s az egész ország iparának figyelembe vételével kell történni. Így a Dunavidéknek, ha neki hasonló kedvezések által megnyitatik több oldalrul az örökös tartományok felé, s tengerpartunkhoz az olcsó, s biztos közlekedés, nem volna oka féltékenynek lenni a Tiszavidék gazdag forrásaira, könnyű termelésére, s olcsó közlekedéseire.

Lesznek továbbá vonalok, hol köz országos szempontbul, s mindenkire kiható érdekekben különös kedvezmények lesznek szükségesek némelly czikkekre nézve. Például a fiumei vonalon a gabnane-mek talán különös kedvezményben részesülendnek a galaczi, s odessai verseny kiállhatásáért; de ezt senki sem fogja egyes vidéknek adott kedvezés gyanánt tekinthetni, mert ez által, ha a közelebbi gabna-termelés utat nyer külföldre, megnyílnak a Tiszavidéknek a belföld többi piacjai s a kereskedelmi viszonyok kiegyenlítik egymást.

5-ör. Mult országgyűlésen követeltetett a központi, s fiumei társaság által a párvonalak elleni tilalom 15 évre. Ki kell itthatározottan mondanom, hogy ez jogtalanság volna. Arra hogy egyik vidék a vaspálya jótéteményeit nyerje, nem lehet más

vidéknek jövődjét áldozatul adni; nem ez a helyes mód, mellyel az ország a felvirágzás eszközeit lehetővé teszi, hogy t. i. virágzó vidékeket évek hosszú soráig elzárjon azon jótéteménytől, mellyért, hogy egyik vidéknek megszerezze, egyes helyeken saját népének érdekeit áldozza fel, s leteszi a közlekedési egyedárúság talpkövét, mi felvirulásra nem vezethet. Végre

6-or. Ne felejtsük soha a mult országgyűlésnek annyi tanuságot,nyújtó jeleneteit; midőn töredékes intézkedésünk, s a felette csekély s nem helyesen rendezett kiállítási tőke, az érdekek tusáinak annyi tért nyitott, mint az 1844-ki october 21-ki kerületi ülésben, holis vidék ellen vidék, megye ellen megye vívott elkeseredve. Ne adjunk illyesekre alkalmat. E helyett igyekezzünk minden érdeket kellőleg figyelembe venni, kielégíteni, s számotvetve erőnkkel úgy sáfárkodni, hogy ne legyen vidék melly felejtve, vagy mellőzve érezze magát az országos közlekedések jótéteményiben.

II. FEJEZET.

A közlekedési rendszer alapelvei.

Mielőtt a magyar közlekedések egész rendszere fővonalaiban biztosan megállapítatnék, szükség kellő tájékozásul azon elveket vizsgálat alá venni, melyekből kiindulva a közlekedések rendszere általánosságban biztosan elhatározható lenne.

E tekintetben ha gyakorlatilag akarunk eljárni, ne keressünk utmutatást azon előnyök elméleti fejtegetésében, melyek a közlekedés különböző eszközeinek egyikét a másik fölibe emelik; ennél sokkal célra vezetőbb leend, a polgárosodott világ közlekedési tekintetben legfejlettebb országainak példáját idézve fel, vizsgálat alá venni mind azon adatokat s azokból kitünő eredményeket, melyekkel az utósó évtizedekben történt óriási fejlődések után olly bőségben birunk. Az ezekből elvitázhatlanúl vonható következtetések, a legbiztosb intés szá-

munkra mit tegyünk, miben kövessük, miben kell elkövetett hibáikat kerülnünk, és miként kell a külföldnek annyi fáradalom s költséggel szerzett tapasztalatait saját viszonyainkra helyesen alkalmaznunk.

A közlekedési eszközök, melyeknek az égalj, országos, vagy helybeli szükségekhez alkalmazottnak kell lenni, általánosan két osztályba sorozandók: u. m. száraz közlekedés eszközei: vaspályák és köutak; a vízi közlekedésé: tenger, tavak, folyók, s csatornák.

Van ország — mint Hollandia — hol a kereskedelmi mozgalom fő tényezői a csatornák; más ország — mint Belgium — hol ez állást a vasutak foglalják; van ismét ország — mint Éjszakamerika — hol vasutak és csatornák majdnem egyező arányban léteznek, hol ekép a köutak csak alárendelt fontosságúak; és végre Angolország, hol vaspályák, csatornák, sköutak — az utósó idöig majd nem egyenlő arányban — együttvéve egészítik ki az ország közlekedési rendszerét; mig Europa többi közállományai — Frank s némileg Németország söt Ausztria kivételével is — igen csekély csatorna vagy vasuti összeköttetésekkel birnak, hol minden közlekedés országutakon történik, melyeknek külön nemei a mesterségesen készült különbféle köutaktul le a hazánk alföldén keresztül vezető töltött s homokos utakig változnak.

A közlekedések mindenik fajának voltak külön országokban, s külön idöben apostolai; a mi fela-

datunk, minden elfogultság, s elővélemény nélkül vizsgálat alá venni az eredményeket, miket a tapasztalat másutt mindenikről nyújtott. Ugyanis:

a) A külföld közlekedési kifejlődésének rövid vázlata.

Angolország, noha ma már olly köuti összeköttetéssel bir, melly szilárdsága, s jósága miatt világszerte minta gyanánt szolgálhat a múlt század folytán e tekintetben még olly hátra volt, mint saját hazánk. Ekkor még a belforgalom nemcsak igen lassú, de az áruszállítás fölötte drága is volt; mi miatt a most már leggazdagabb tartományok terményei, s ásványai ott, mint itt, a közlekedési eszközök hiánya miatt használatlan heverték.

Azonban 1780ik év körül a Bridgewater - csatorna megnyitása nagy változást okozott. Ennek kedvező eredményei a közfigyelmet a csatornázás felé vonták, s életet adtak azon nagyszerű csatorna-rendszernek, melly sok ideig az angol kereskedés fő mozgatója volt, s melly ennél fogva lassankint az egész országra kiterjeszkedett; kivált miután a közlekedések ezen eszköze különösen a nehéz s nagy teriméjű árúk szállításánál a legjobb utak mellett is nevezetes hasznót hajtott.

De valamint sok uj, s magában üdvös rendszer az alkalmazásban meghaladja mértékét, ugy történt

ott is; midőn csatornák készültek olly vidékeken s olly viszonyok közt, hogy azok a vállalkozóknak hasznót, a kereskedésnek gyarapodást nem adhattak. Ehez járult, hogy az egyes társulatok lassankint szövetségbe léptek, s ez által minden versenyzés lehetetlenné, s az állapot a közérdekre nézve nyomasztóvá vált. Sokáig tűrte ezt a kereskedés, mert nem felejtette a jótéteményt, mit a csatornák nyújtottak; mellyeknek ellenében egyedül az uti közlekedés tökélyesbitésében igyekeztek némi versenyt támasztani, mi itt-ott sikerült is. A dolgok ezen állapota tartott 1825-ik év tájáig, midőn az áruszállítási forgalom rendkívüli gyarapodása a változást halaszthatlanná tette; kivált miután a csatorna-társulatok, elárasztva szállitmányokkal, a forgalmat nem csak igen drágán de hanyagúl is kezdék kezelni annyira, hogy ez időben a parlamentnek benyújtott adatokból kiviláglott, miszerint a gyapot, melly New-Yorkbul Liwerpoolba 20 nap alatt érkezik, onnan nem ritkán hat hét alatt jutott el Manchesterbe. E lassúságot az angol nem tűrhethén tovább, sok ellenzések után 1830-ban megnyitattott a liverpool-manchesteri vasutvonal, s ez adott a közlekedések ezen ágának a személy s áruszállítási téren mindenütt lengületet, miután az már jóval az előtt a bányakerületekben jó sikerrel használtatott.

Ez, tömött rövidségben az angol közlekedési rendszer sajátyszerű kifejlődésének története, melly

a csatorna rendszeren indulva, kifejtette a köutak tökélyesbítését, s végre a vasutakra áttérve ma már a legnagyobbyszerű példa gyanánt áll előttünk, s hatását az egész mivelte világra kiterjesztette. Így támadtak az utósó 15—17 évben a világ legbámulatosb művei:

Nevezetesen Angolországban mintegy ezer millio ezüst forintba került vasutai, mióta a fővonalok megnyitattak, a kereskedelmi forgalomnak olly hatalmas lengületet adtak, melly legbuzgóbb apostolainak legvérmesb reményeit is fölülhaladta az eredményben; miután azóta a szállításbér általában 50 %-el alább szállott, a kiállítási töke pedig évenként közepesen 5 %-t jövedelmez.

A vaspályák ennyire kedvező eredményei természetesen a közlekedések más eszközeinek becsét igen csökkentették: különösen hatottak pedig a csatornákra, ezeknek értékét 40—50 %-tel alászállítván; mi miatt azok néhol teljesen elhagyattak; másutt — igen népes gyárvidékeken — fentartották magukat, hol elegendő viz van, s az esés viszonyai kedveztek. — Ebbül következett, hogy Angolországban már most csatornák nem is építenek, kivévn melléknivek gyanánt, p. o. tenger s folyók összekötésére, vagy azokon a nehéz közlekedési pontok kiigazítására.

A köutak ott sokkal kevesbé szenvedtek a vaspályák által mint előre hitték; jelenleg arra szol-

gálnak, hogy az egyes helyeket egymással, s a legközelebbi vasuttal összekössék; e részben fényesen kimutató a tapasztalás, miszerint szaporodott közlekedési eszközök a forgalom gyarapodását eszközlik mindenhol.

Éjszak-Amerikának s Canadának kevés mesterséges kö-utai vannak, ellenben nincs ország hol a csatorna rendszer olly kiterjedést nyert volna. Vannak ugyanis Éjszak-Amerikában minden nagyságu csatornák, a legkisebbektől azon óriási mivekig, mellyek az ottani nagyszerű folyókkal szinte versenyeznek. Azon adatok tehát s eredmények, mellyeket a tapasztalás onnan nyújt, számunkra nagy becsűek, s minden figyelmet érdemelnek.

Éjszak-Amerika még mielőtt valamelly nevezetes vaspályavonal ott megnyitott volna, már el volt látva, — a kisebb fontosságu mellékvonalokat ide nem számítva 6—700 geogr. mértföld csatornavonallal. Az eredmény végkép abban mutatkozott, hogy e kiterjedt csatornarendszer az eredeti vállalkozók romlásán kívül, elvégre az ország kereskedelmi forgalmát is mindinkább zsibbasztotta, midőn az áruszállítás a csatornák 4—5 hónapi befagyása által évenként huzamos időig vesztegelni kényszerült. S miután ekként a csatornarendszer a kereskedelmi megélénkült forgalomnak csak néhány hóna-

pig nyitott lassu szállításra utat, ez által a szállításbér is aránytalanul megrágult; a fentartási költségeket ugyanis, melyeket egész évi használat nem nagyobbított volna, a nyári forgalomnak kelle fedezni, a néhány hónapi veszteglésben pedig azon idő jövedelmei elenyésztek.

Ezen körülmények idézték elé Éjszak-Ámerikában a vasutvonalok építését, melyek ép oly nevezeteseek, mint Angolországban; sőt számunkra még különös figyelemre méltók hosszúságukért, s azon lényeges módosításokért, melyeket ott sajátyszerű viszonyok, — t. i. az ország kiterjedése, nagy térségek, s aránylag csekély kiállítási források, — a vasutak építésére, s mozgásban tartására nézve szükségessé tettek.

Éjszak-Ámerika vasutakba 400 millió ezüst forint tőkét fektetett. Jövedelmezési tekintetben hasonló eredményre jutott, mint Angolország, t. i. a befektetett tőke 5%-tel kamatoz, míg a csatornák — egy két kivétellel — a kiállítási tőke kamatját, sőt néha a fentartási költségeket sem fedezik, s végre a kereskedelmi forgalomnak sem feleltek meg kielégítőleg.

A csatornák ekképeni elhanyaglásának okai gyanánt főleg következőket hozhatjuk fel: a téli hónapokon veszteglés, népetlen vidékeken a forgalom csekélyisége, lassú szállítás, mindennekfelett pedig

— kevés kivétellel — a fentartási költségek ropantsága.

Franciaországban a belközlekedés állapota még nem fejlődött azon fokra, mint ezt e nagy ország állása s igényei megkívánák; kivált tekintetbe véve azt, hogy ott a közlekedési ügyek kormányzása már 1750 óta egy e célra felállított testületre bízott. Nem akarok e helyen az ottani közlekedési állapotok fokunkinti kifejlődéséről részletekbe bocsátkozni, legyen elég megjegyezni, hogy több kisebb kísérletekből nyert eredmények után 1842-ben elhatározta a kormány egy rendszeres, s az egész országra terjedő vasúthálózat életbeléptetését. E célra megkészült a terv, mely szerint Parisból, mint központból a fővonalok a tengerpart, s más pontok felé úgy irányoztatnak, mint a külfölddeli kereskedés viszonyai igénylik, a belforgalom követeléseit pedig szárnyvonalok látják el. — Ezen terv után már több vonalok készültek el, melyek azon jótékony hatás mellett, mellyel a kereskedés emelésére voltak, még a kiállítási tőke $4\frac{3}{4}$ % kamatjával is jövedelmeznek.

Hollandia viszonyaihoz mért, s igen jólrendezett csatornaközlekedésnek tulajdoníthatja job-

badán virágzását. Ez azonban Holland sajátyszerű fekvésének, s nem elvontan a csatornarendszernek következése, mit leginkább bizonyít Belgium fejlődése az utósó 17 évben. Belgium ugyanis — Angolország után — az európai statusok közt első volt, melly minden erejét hatályosan a közlekedések kiállítására s rendezésére fordította. 1830-ban elszakadván Hollandiától, ez által a Schelde torkolatit mint kereskedésének kapuit elvesztette, ugyszinte minden Hollandiával közös közlekedési eszközöket, annyi csatornák szabad használatát. Kormányja azonban azon igen czélszerű vasuthálózatban, mellyel az országot 1834 óta ellátta, annak nem csak bő kárpótlást szerzett, sőt az ország forrásai azóta nevezetesen gyarapodtak, a kereskedési forgalom élénkült, szóval a félt károk, s hátramaradások nyom nélkül enyésztek el. Végre még Hollandia is minden csatornái mellett elhatározta magát egy rendszeres vasuthálózat kiállítására, s némelly vonalokon ma már ott is a csatornák mellett vasut is élénkíti a kereskedelmi forgást.

b) Következtetések.

A fenebbi adatok elvitathatlan tény gyanánt szólnak meggyőzőbben, mint minden okoskodás a közlekedési eszközök külön nemeinek országos értékéről. Ugyanis világos, miszerint a vasutak ha-

tásai, s jövedelmi forrásai szembeötlőleg különböznek a csatornákétul; s ennél fogva olly helyeken is, hol mindkettő létesíthető, könnyen megtörténik, hogy míg a vasut fényesen fenáll, a csatorna-vállalat megbukik.

Ennél fogva a csatornák használatát, mitül a külföld is eltért, s a kereskedés magasb fokára kielégítőnek nem talált, csak ott lehetne ajánlani, hol hajózható folyók, vagy tavak közt összeköttetés gyanánt szolgálnak. Ez esetben czélszerűek, mert a fagy által épen csak annyira szenvednek, mint az anyavíz, mellynek kiegészítő részei. Ellenben sem mint önálló közlekedési eszközök, sem más közlekedési eszközök kiegészítői gyanánt nem ajánlhatók; mert befagyásuk által a forgalom hónapokig vesztegel, sőt például vasuttal kapcsolatban miattok az is vesztegelni kénytelen.

A csatornák ebbeli természetén fájdalom segíteni nem lehet, sőt ez annyival nyomasztóbb, mennyiben a baj fokonkint növekszik, azon mértékben t. i. minél inkább élénkül a kereskedelmi mozgás és minden fennakadás érezhetőbbé lesz. Ezokért olly országokban, hol a tél erős és tartós, csatornákat a közlekedés fővonalaira alkalmazni menthetlen hiba volna, s azoknak más rendeltetése nem lehet, mint a természetes folyóutak összeköttetésénél, vagy rendezésénél.

Köutak legkevésbé alkalmasak a közlekedések

alapját képezni; azért országos fővonalakra nem ajánlhatók. Mert noha nagy költséggel fentartva, a kereskedés alantabb fokán némi élénkséget tarthatnak fen, mindenesetre csak lassú, főleg pedig legdrágább szállítást eszközölhetnek.

Ezekbül következők folynak egy összefüggő országos közlekedési rendszer megállapítására nézve, alapelvek gyanánt:

1-ör. Hogy közlekedési eszközök közt vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék, s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon; mert csak a vasut képes biztos, gyors, szakadatlan, s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugoszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon.

2-or. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni.

3-or. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy a hajózható folyók útja rövidítessék, vagy az egyes pontokon kiigazitassék, vagy azok egymással összeköttetésbe hozassanak.

4-er. A kőutak rendeltetése az, hogy az egyes helyeket egymással, s a közel vasuttal vagy hajózható folyóval kapcsolatba hozzák.

III. FEJEZET.

Számítási adatok.

Miután így a közlekedési eszközök mindenikének az eredményekből fejlett fontossága szerint állását kimutattam, s rendeltetését a közlekedési egész rendszer megalapításában kijeleltem; szükségesnek tartom a közlekedési eszközök mindenikét még a kiállítási töke tekintetében is, vizsgálat alá venni, részint azért, hogy költségeik is egymás irányában kellőleg mérlegeltessenek, részint mert saját hazánk közlekedési szükségének kiszámításában a külföldi adatok biztosb alapot nyújthatnak, mint a minden adatok hiánybani okoskodás; s végre mert a számok — feltéve, hogy helyesen használtatnak, — győzőbbek, mint minden vitatkozás.

a) Vaspályák.

Az angol vaspályák költségei közép számítással egy geogr. mértföldre tesznek 1,610,000 ez. frtot.

Ez az egyes rovatokra így oszlik el:

Egy geogr. mértföldön földszerzés 184,000 fr.
A vonal elkészítése (talap, tetőzet) ál-

lomások	1,012,000 „
Mozgonyok s szállítási eszközök . .	368,000 „
Kezelés s vegyes költségek a kiállításnál	46,000 „

összeg 1,610,000 „

A belga vasutak kiállítási költségei egy geogr. mértföldre közép számítással tesznek 788,500 ezüst forintot, eloszlik így:

Földkisajátítás s vonalkészítés . . .	612,750 fr.
Mozgonyok s szállítási eszközök . .	99,750 „
Állomások s épületek	52,250 „
Irodák s vegyes költségek	23,750 „

összeg 788,500 „

Könnyebb áttekintés végett külön országokban a kifejezett kiállítási költségeket a következő táblába foglalom:

	Kimutatása az alábbi országokban épült vaspályák egy geogr.m.földre közép számítással vett költségeinek.	saját pénz-lábunk szerint ezüst pénzben.
1	Angolországban	1,610,000
2	Franciaországban	1,016,000
3	Belgiumban	788,500
4	Hollandiában	712,500
5	Poroszországban	428,142
6	Éjszak-Amerikában	414,000
7	Németországban	403,750
8	Ausztriában	567,900

Ezen összeállítás szerint kiállítási költségek tekintetében a vaspályák három osztályba sorozhatók: legdrágábbak az angol és frank vaspályák; legolcsóbbak a német, porosz, s amerikaiak; ezek közt a belga s hollandiak közepet tartanak.

Az angol és frank vaspályák feltűnő drágaságát okozták — a kiválólag drága építésmódon kívül, — a vonalok helyzeti nehézségei, aránytalanul nagy kisajátítási, kármentési, s haszonváltsági költségek, magas munkabér, végre a parlamenti s előleges költségek nagysága, melyek Angolországban az összes kiállítási tőke 5—9%-jét teszik.

Belgium és Hollandiában noha a helyzeti körülmények kedvezők, a kiállítási költségek mégis aránytalanul nagyobbak mint Németországban, mit főleg az építésmód s magasb munkabérnek, különösen pedig annak tulajdonithatni, mert — mint például Belgiumban — a vasutaknak sokkal nagyobb áruszállítási forgalmat kell ellátni, ezért a mozgonyok s szállítási eszközök sokasága emeli fel a kiállítási tőke összegét.

Éjszak - Ámerikában a munkabér magas ugyan, mint Angolországban, de minden egyéb viszonyok rendkívül kedvezők; különösen a nagy térségek a földmunkák költségeit igen csekélyre ol-

vasztották; minden legyőzendő helyzeti akadály apró bevágásokban, vagy csekély feltöltésekben állott; műmunkálatok, utvezetések és tunnelek épen nem léteznek, a hidak a közelfekvő erdők ingyen fájából készültek; az állomási épületek szinte egyszerűn ingyen fából állitattak ki; e felett a vaspályák többnyire egy vágásuak, mert azon nagy távolsághoz mérve, mellyen keresztül vonulnak aránylag nem nagy forgalmat kell ellátniok. Illy körülmények tették lehetővé Ámerikában a kiterjedt vasutrendszer olcsó létrehozását.

Szükséges még ezen kiszámítási adatok kiegészítéséhez némi tájékozásul legalább az angol, belga és franciaországi vaspályák fentartási, igazgatási s szállítási költségeiről, mint mellyekről részletes adatokkal birunk, egy kimutatást összeállítani, s a felhozott országokban közép számítással az évenkénti bevétel, kiadás, s abból fejlődő jövedelmezést kimutatni. Ez így áll:

Szám.	K i m u t a t á s a az alábbi országok vasutainál kifejtett bevétel, kiadás s jöve- delmezésnek közép számitással egy geogr. m földre véve.	Bevétel.	Ebből fenntartási, szállítási, igaz- gatási költségek fogyasztának évenként.	Marad tiszta jövedelem egy mértőldön.	A kiállítási tőke fizet kamatot.	J e g y z é s.
1	Angolországban	138,000	57,960 42	80,040 58	5	Az angol vaspályák- ról meg kell jegyezni, miképp az összes bevétel 63 ³ / ₁₀ -t a személy- szállítás teszi, az árú- szállítás csak 37 ⁰ / ₁₀ -t.— Továbbá hogy az 5 ¹ / ₂ mértőld hosszú liver- pool-manchesteri vona- lon az áruszállítás na- ponta 30,000 mázsára növekedett.
2	Franciaországban	97,844	50,876 52	46,968 48	4 ³ / ₄	
	Belgiumban	59,533	30,360 51	29,173 49	4	

Ebből tűnik ki, miszerint a fenebbi országokban a vaspályák nyers bevétele a kiállítási tőke $8\frac{1}{2}$ — 10% jét megközelíti; a tiszta jövedelem pedig 4 és 5% közt változik.

b) Csatornák.

A csatornák kiállítási költségeire nézve olly részletes és kimerítő adatokkal nem birunk, mint a vasutaknál; különben is a csatornák kiállítási költségei igen változók, s függnék különösen még a földtér minőségétül, víztartósságátul, s az esés viszonyaitul.

Angolország csatornáiba, mintegy 150 millió ezüst forintot fektetett. Azon vonalokat véve számításba hol a föld minősége, vízeset kedvezők, s semmi különös akadályok nem voltak, egy mértföld csatorna közép számítással került körülbelől 350,000 ezüst forintba.

Éjszak-Ámerikában csatornákra mintegy 100,000,000 ezüst forint költetett el; azon vonalokon, hol a körülmények sem nem legkedvezőbbek, sem nem legterhesbek voltak egy mértföld közép számítással mintegy 200,000 ezüst forintba került.

Franciaországban több első rendű csatorna-vonatok kiállítási költségei közép számítással egy mértföldre 400,000 ezüst forintot tesznek.

A Lajos-csatorna kiállítási költségei közép számítással egy mértföldre 500,000 ezüst forintot mutatnak ki.

Ezeket egybefoglalva az tűnik ki, hogy a csatornák kiállítási költségei, a vasutak költségeivel egybe hasonlítva, és leróva a szállításra külön megkívántató eszközök árát, Német- s a szomszéd országokban igen egyenlők fognak lenni, a mellett pedig a vasutak egész évi szakadatlan mozgást engednek, ellenben a csatornák tél idején befagynak, s az évnek csak bizonyos részein használhatók.

c) Kőutak.

A mesterségesen készült kőutak kiállítási költségei közép számítással külön országokban következőleg állanak:

	ezüst forintba
Angolországban egy mértföld került	102,280
Éjszak-Ámerikában	138,000
Franciaországban	70,000
Poroszországban	73,000
Belgiumban	66,000

minthogy azonban a kőutaknál a fentartás a leglényegesebb dolog s ennek költségei a kiállítási tőkéhez mérve a legnagyobbak, szükség hogy ezen költségeket is részletesen taglaljam:

Az uttfentartási költségek természetesen igen különbözők. mert függnek: a forgalom nagyságátul, anyag minőségétul, készítés szilárdságátul, s különösen az égalj behatásátul. Meg fogjuk azonban alább látni, hogy némelly helyeken a kiállítási tőkének majdnem egy harmada kívántatik az évi fentartás költségeire.

Angolországban parlamentaralis oklevelek szerint az 1821tül 1829iki szakban minden köutak, mellýeken a napi forgalom 100 vontató lóra számított, fentartási költségek fejében kimutatott mértföldenkint 4000 ezüst forint évi költséget.

ez. forint.

Franciaország hasonló körülmények közt	
évenkint	1,800
Poroszország	2,880
Bajorország	2,160
Belgium	1,420

Olly angol főutak, hol a forgalom naponkint 500 vonó lóra ütött ki. egy évi fentartási költségül megkivántak 17,112

Sőt a London környéki utaknál, hol mintegy 900 vonó ló naponkinti forgalom mutatkozott, az évenkinti fentartási költség egy mértföldre tett 29,697

mi következőleg oszlott egyes rovatokra: ez. fr.

a) Anyag és kézimunka évenként . . .	24,856
b) Tiszt, s felügyelők fizetése . . .	1,332
c) Öntözés	1,853
d) Légszeszvilágítás	1,656

összev 29,697

Meg kell itt jegyeznem, hogy a fent elsorolt országokban, hol a legjobb köutak vannak, azoknak jó-sága a kiállítási s főleg a fentartási költségek men-nyiségétől függ; úgy hogy például Angolországban, hol a fentartási költségek a legnagyobbak, a legjobb köutak is vannak. — Azonban minél nagyobb a ki-állítási s fentartási költség, annál olcsóbb a szállítás-bér, mert noha Angolországban a fentartási nagy költségeket a szállítás hordozza, mégis sokkal kisebb a szállításbér mint hol a fentartási költség csekély vagy épen semmi, mint nálunk, de mégis a szállítás sokszorozva feljebb rug, mint Angolországban, hol pedig az ut-fentartási költségek olly nagyok.

d) Égény-fogyasztás.

Az alábbi adatokból ki fog tűnni a roppant égény fogyasztás, mit gőzerővel mozgásba tartott közleke-dések megkívánnak. Ezért az adatok közzé sorolom ezt is, hogy erre előre figyelmesek legyünk s már a vonalak megállapításánál különös tekintetet for-

bitsunk e körülményre: mi által kikerülhetjük azon bajt, hogy míg az ország némelly vidékein a fa értéktelenül vesztegel, a kőszén figyelemre sem méltatik, más vidékeken annak ára aránytalanul felrug s nyomasztóvá válik a közlekedésnek. ez által az iparnak s egyeseknek is.

Igaz ugyan, hogy a vaspályákon szükséges égény mennyisége igen változó s ezer körülménytől függ; különösen pedig a vaspálya élénkségétől a szállítandó terhek nagyságától, emelkedés viszonyaitól s a t. mindazáltal ha Angol- s más országok tapasztalati adatai után indulunk, a közép mennyiség, mit különféle pályák fogyasztottak, mértföldenkint 160—200 font jó minőségű coaxra számítható.

Képzeljünk már most, hogy az égény fogyasztásról fogalmunk legyen. hazánkban például 300 mértföld vaspályát, mi az ország kiterjedéséhez s népességéhez képest — mint alább kitűnik — épen nem nagy mennyiség, s ha ezeken közepes forgalommal naponkint csak három kettős utat veszünk fel, a fogyasztás leend: $300 \times 3 \times 2 \times 200 = 360,000$ font azaz 3600 mázsa coax naponkint, és $3600 \times 365 = 1,314,000$ mázsa évenkint.

Ezen coax mennyiség előállítására ha a coax készítésénél eredő 40% fogyást beszámítjuk, szükséges 2,190,000 mázsa nyers kőszén, mely minőségére az oraviczait megközelítse; — gyöngébb

minőségű kőszénfajoknál biztosan tehetjük az évi fogyasztást 2,500,000 mázsára.

Vizsgálatok után kitűnt, miszerint közép számitással coaxbul egy mázsát 10—12 köb-láb kevert fa pótol ki. Ezt alapul véve, ha közép számitással egy közönséges piaczi öl fát 10 mázsa coax-al egyenlőnek tekintünk, a fenebbi kőszén helyett szükség volna a mozgonyok fogyasztására évenként 250.000 öl fa. Ez minden esetre figyelmet érdemlő mennyiség.

Függelék

a lóerőre készült vaspályákrul

Gyakran emlegetettek már a vaspálya tervezetek tárgyalása közben a lóerőre készítendő vasutak; sőt azoknak kiállításában sokan előnyöket keresnek. Szükség azért, hogy ezekkel is közelebbről megismerkedjünk, s azoknak becsét a kifejtett eredményekből méltányolva, közlekedési rendszerünk szerkezetében kimutassuk azoknak is kellő helyét.

Angolországban ugynevezett lópályák, fából készítve, már 1667ik év körül használtattak a

bányászatnál, főleg a kőszén elszállítására a hajókhoz. 1767 körül kezdték a fapályákat megvasalni, s néhány évvel később általánossá lettek a sínek öntött vasból.

E század elejéig minden ilyes vaspályák lapos sínekből — tram plates — készültek, melyeknek hossza mintegy 3 láb, széle 3—5 újnyi volt; belső oldalán emelkedéssel voltak ellátva, hogy a kerekek kisikamlását megakadályozzák. 1801 körül magas élű sínek — edge rails — alkalmaztattak, és a kisikamlás elleni emelkedés a kerekre tétetett át.

Ezen lassú, — másfél század alatt — tett javítások végre mégis olly kedvező eredményt fejtettek ki, hogy a szállítási eszközök e neme az ország bányászati műveinél általánossá lett.

Az egész fenérintett időszakon keresztül lovak használtattak mozgatásul a vaspályákon, kivéve némely lejtőket, hol a teher felvonására gözerömlő alkalmaztatott.

1802 körül kezdték gőzmozgonyokkal az első kísérleteket tenni, de egyáltalában ki nem elégitő eredményekkel, s ezért 1819—1820ig a gözerő csak kivételkép használtatott. Ez idő körül azonban elkezdették a sínekre az öntött vas helyett a nyújtott vasat használni, mi által a pályák igen javultak: mert hosszabb darabokat leheté készíteni s ezek nem olly könnyen töredezték; ez által a pályák annyira tökélyesítettek, hogy a gőzmozgonyok mindenütt

alkalmazhatóvá lettek. Végre kitűnt, hogy hol nagy mennyiségű terhet kell elszállítani, a gőzerő minden tekintetben célszerűbb s olcsóbb mint a lóvali vontatás.

Jelenleg tehát — sőt már több év óta — Angolországban lóerőre vasutak nem készülnek, s már egyedül kikötőkben, bányamiveknél, s rakhelyeken ott is csupán helybeli rövid használatra állnak fenn.

Franciaországban négy kurta lópálya állítatott ki, melynek összes hossza mintegy 14 mf.: ennek kiállítása mértőföldenkint mintegy 170–210 ezer e. ftba került s jobbadánköszén szállítmányokra használtatott. Jelenleg azonban, miután a forgalom nagyon nevedett, hol csak a lejtés s pályakanyarok viszonyai engedték, mindenütt gőzmozgonyokkal cseréltettek el a szállítás nagy hasznára s a mozgatási költségek nevezetes megkimélésével.

ANémetország, Ausztria és Magyarországon létező lópályákat könnyebb áttekintés végett következő kimutatásba foglalom :

A vaspálya neve	Hossza mértf.	Építési költség mértföld- denkint	Haladási sebesség 1 óra alatt	
			áru	sze- mély
			mértföld	
1. Budweis-Linz-Gmundeni, egy vágásu, kész. Fentartási költség 1 mértf. egy évre 2600—3400 e.ft. Forgatásra 63%	26	475 90	$\frac{3}{4}$	$1\frac{3}{10}$
2. Prága-Pilseni. Kész belőle $7\frac{1}{2}$ mf. Egy vágásu	$21\frac{1}{2}$	39000	$\frac{3}{4}$	
3. Pilsen-Budweisi csak tervezett	$23\frac{3}{4}$	154600	$\frac{3}{4}$	$1\frac{3}{10}$
4. Freiburg-Waldenburgeri. Szárnyvonala a Boroszló-Schweidnitzi vaspályának.	5	45000		
5. Kottbus-Schwieblochseei csak tervezett, egy vágásra	4	98963		
6. Bohwinkel-Lennapi csak tervezett, egy vágásra	$2\frac{1}{2}$	74000		
7. Leutkirch-Waldseei csak tervezett, egy vágásra	$3\frac{1}{2}$	217500		
8. Kellinghausen-Wristi csak tervezett	2	450 00		
9. Több apró köszén-pályák, mint a Ruhr melletti és Luisenthali a Saarbrückeni bányakerületben, már készek, egy vágásuak összes hossza	$7\frac{1}{4}$	45000		
10. Pozson-Nagyszombati kellett volna az előleges kiszámitás szerint körülnie 76000 e.ft.mértf. Félig kész.	$6\frac{6}{10}$	200000 felül is		

Jegyzetek ezen összeállításához :

Az 1. sz. alatti lópályán egy ló 70—85 mázsa terhet vontat. a vonal emelkedései s kanyarai olyanok, hogy — tán Linztől Gmundenig kivéve — gőzmozgonyt soha sem lehetne azon használni.

A 2-dik sz. alatti vonalon személyszállítás nincs. a bevétel a pálya fentartására szolgál.

A 3-dik sz. alatti az emelkedés s kanyargások miatt soha sem lesz gőzerőre használható. — E vonalon a forgatási költségeket mértföldenkint egy mázsánál 0.375 e. krra számították előlegesen, miből $\frac{2}{3}$ a vontatásra. $\frac{1}{3}$ a szállító szekerek fentartására szolgál. A vonal fentartási költsége a kiállítási tőke 2 % jére számítatik. a mi mértföldenkint egy évre 3092 forintot tesz. —

Austriában készen két lópálya van, az 1-ső sz. alatti 26 mföldre, a másik $7\frac{1}{2}$ mföldre; ennek közepszámítással kiállítási költségei mértföldenkint 145,667 e. forintot tettek.

A 3-ik számtul a 7kig csak tervezettek; ezeknek kiállítási költségei közép számítással mértföldenkint 152,710 ezüst forintot tennének az előszámítás szerint.

A magyar lópálya került mértföldenkint mintegy 200,000 e. forintba.

Ezen adatok a külön országokbani kiállítási költségekre nézve következő arányt mutatnak ki, u. m:

Egy mértföldre	ezüst frt.
Franciaországban	190,000
Austriában	145,667
Németországban	152,710
Magyarországban	200,000

Ezen összeállításbul következők fejlenek :

a) Lópálya kiállítását csak fővonalak ágai gyanánt lehetne ajánlani, olly vonalakon hol a forgalom igen csekély és személyszállításra számolni nem lehet; mert hol gyors forgalom vagy nevezetes áruszállítás remélhető, ott a lópálya czélszerűtlen volna miután a tapasztalás bebizonyította miszerint a gőzerő alkalmazása a szállítási költségeket nevezetesen leszállítja.

b) Ha valahol főleg pedig hegyes vidéken lópályák állitatnának ki, úgy kell az emelkedés s kanyarok arányát minden esetre rendezni, hogy idővel gőzerőre is használhatók legyenek : mert emelkedett forgalomnak a lópálya sehol sem felelt meg, s az átváltoztatás esetében az első kiállítás költségei elveszhetnének. —

IV. FEJEZET.

A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése.

Miután külföldön a közlekedések kifejlését, vaspályák, csatornák és köutak becsét kimutatni igyekeztem, megkísértem a mondottakból a következtetéseket saját viszonyinkra alkalmazni s a teendőket a közlekedések minden ágaiban a dolgok mostani állásához képest kijelelni. Ugyan is :

1-ször. A külföld példája tanít, hogy a kereskedelmi forgalom magasb fokát sem csatornák sem köutak — a legjobbak sem — elégíthették ki: hanem végre is vaspályákra szorultak; ennélfogva hiba volna a közlekedési fővonalakon az összeköttetést hazánkban is olly módon kezdeni mint másutt; és köutakról térni át vaspályákra. Ezek az ország sok vidékein egyedül okszerű közlekedési eszközök, mivel a föld térséges volta azoknak kiállítását felette

kedvezővé, a közönséges köutak készítését pedig az anyag távolsága miatt felettte költségessé, a néptelenség végre a köutak fentartását szinte lehetetlenné teszi.

2-szor. A megállapítandó közlekedési rendszerben kiváló figyelemmel kell lenni a hajózható folyókra, s azokat mint a közlekedések természetes eszközeit minél előbb rendezni, és jó karba helyezni szükséges.

3-or. Az építendő köutakra nézve nem kell soha felejtenuink azon nehézségeket, mellyek nálunk különösen a köutak tekintetében előfordulnak. Ugyan is legyenek bár utaink a legszilárdabb anyagból, leghelyesb szabályok szerint készítve, oly égalj befolyása alatt minő a miénk, hol a hosszú és szigorú leginkább pedig gyakran változó tél, egymást felváltva fagyot s olvadást hoz rájuk, a legjobb köut is okvetlen meghomlik s megbirhatlan kijavításokat tesz ez által is évenként szükségessé: ha hozzá gondoljuk ehez, hogy hazánk sok vidékein a köanyag nagy kiterjedésű földön teljesen hiányzik, s ez által a köutak felállítása igen költségessé válik; végre azt sem felejtjük, hogy épen a fenérített vidékeken a falvak távolsága s néptelenség azoknak fentartását vagy épen lehetetlenné vagy igen költségessé teszi; a köutak felállítására különös sulyt helyezni nem fogunk. Sőt hol csak a számitási mérleg némileg kedvező, köutak helyett is inkább vaspályákat állitunk.

4-er. A közlekedési vonalok meghatározásánál — kivált a vaspálya fővonalainál — elengedhetlen szabály, hogy azok a kijelölt végpontok felé egyenes irányban vezetessenek, mert ez mind az átviteli mind a helybeli forgalomnak főfeltétele. Ezen szabályt még akkor is szigorúan meg kell tartani, ha szinte ez által némelly helyek látszólag szenvednének is; mert ha a helybeli érdekeknek a fővonalak irányára befolyás engedtetik, vagy ha a fővonalokkal egyszersmind minden nevezetes helyeket érinteni akarunk, ebből az fog okvetlenül következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle czélok elérése fog együtt kívántatni, hogy elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat. Ez által történhetik meg, hogy a vaspálya fontossága a közre nézve igen alászáll, sőt egészen is elenyészhetik a nélkül, hogy a helybeli érdekeket is élémozdítná: mert bizonyos az, miszerint egyes helyek érdekeinek is az kedvezőbb ha szárnyvonal vagy jó utak által jutnak kapcsolatba a lehetőleg legrövidebb vasutvonallal, mint mikor a sok kitérések s görbületek által meghosszabbodott vonalon a drágább viteibért örökre fedezni kell, s egyes helyek balulfelfogott érdekéért az egész forgalmat állandón nyomasztani fogjuk. E körülmény azt okozta Angolországban, hogy görbe kitérő vonalak egyenessel cseréltettek ki, sőt van példa, hol két kanyargó vonal közzé egyenes építetett s ez mindkettőt lecsökkentette. —

5-ször. Ne feledjük soha mit már felemlítettem, s szeretnék minél többet emlegetni, hogy hazánk saját népességével s terményeivel a vasutak irányában különös állásban van. Európában alig van ország, melly minden körülményeket mérlegelve műtani tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve; azonban a népetlenség nagy személy szállításra nem nyit kilátást: terményeink többnyire olly termésközegek, mellyek magas szállításbért nem bírnak; nálunk tehát minden fillérrel igen gazdálkodni kell mi a szállítást terhelheti. Innen következik önkényt, hogy a közlekedési vonalok kikerülhető hosszabbítását mellőzni kell minden módon, mert ettől függ a szállításbér: sőt még az is következik hogy azt: valljon Fiume, Miskolcz, Debreczen, Arad, Szeged s t. melly vonalon kötéssék össze Pesttel vállalkozók önkényére bizni egyáltalában nem lehet, — mint ezt az első kiindulás eredményei bővebben mutatják, mint magyaráznom kellene. — hanem okvetlen az az országnak kell a vonalok menetét a fenebbi elvek szerint meghatározni, mert elengedhetlenül ettől függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve, mint ez alább még világosabban kitünik.

Ezek azok, mikhez a magyar közlekedési rendszer megalapításában szigorun ragaszkodni kell; mikhez még — mielőtt a rendszer részleteit kifejteném — kellő óvásul meg kell jegyezmem, hogy miután

az általam eddig képviselt közlekedési osztálynak semmi eszköz rendelkezése alatt nem állott. következöleg olly hazai adatok megszerzésére, melyekre biztosan támaszkodni lehetne, mind költség, mind kellö egyéniségek hiányzottak, nem lehet itt valami ollyannyira határozott véleményt mondanom, mely a helyviszonyok módosító kényszerítését kizárja. Elölegesen, tekintve az ország kereskedelmi föszükségeit, csak a főirányokat azaz a törekvési czélokat lehet kijelelni mint a magyar közlekedések fővonalait, s azon elveket megállapítani, melyek szerint ezen fővonalak lesznek létesítendők. — Ugy kívánom tehát az alább kijelelendö vonalokat a kiviteli részletek tekintetében vételni, mint a melyek földtéri vizsgálatok nélkül csak irányadásul jelettetnek ki, s melyeknek létesítése szigorun a fenebb elésorolt elvek szerint volna végrehajtandó.

a) Vaspályák.

A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyülpontja Budapest, ez az ország szive, melynek irányában ugy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalokat, mint megannyi főeret, mely a szivbül a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, ugy kell a fővonalokat vezetni, hogy azok hazánkat világkap-

csolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden ország részre áraszák.

Ezen elvnek megfelelőleg négy fővonal kijelölése ajánlkozik mindennek előtt, mint a magyar közlekedés alapja. T. i. egy vonal melly a cs. örökös tartományokkal s vele Európának minden nyugati országaival kapcsolatba hozna; 2-ik melly Pestrül saját tengerpartunkkal ez által Olaszországgal s a tengerekkel csatolna össze; 3-ik fővonal melly fővárosunkat a kelettel hozná jövődöben összeköttetésbe: és 4-ik, melly hasonló összeköttetést eszközne Galicziával s az éjszakkal.

Ezen négy fővonal, melly más mint vaspálya nem lehet, képezné az országos közlekedések alapját. Ezeknek jelenlegi fontossága a külföldi viszonyoktól föltételeztetik, és a kivitelben a sürgetőség mértékét azok adják meg: így például az 1-ső s 2-ik számú fővonal már kész s megalakult összeköttetésekre vezet; ellenben a 3-ik és 4-ik mégfejlődésben van, s az összeköttetés végirányát a külföldi viszonyok fogják majdan eldönteni; mind a mellett szükség, hogy az ország saját határai felé ezen irányban már most haladjon.

A kijelölt négy fővonal országunkat majdnem egyenlő négy részre osztja. Ez azonban hazánk kiterjedéséhez képest nem elégitheti ki első kezdetben is a belkereskedés szükségait, mert ez által még:

a) Az egész alföld, a haza legtermékenyebb térfölde a Tisza mind két partja, Miskolcztul Békés megyéig, minden vasuti összeköttetésen kívül esnék; itt pedig a vasuti összeköttetés legkönnyebb s legolcsóbb.

b) Ha ezen termékeny vidék vaspálya által a központtal összeköttetésbe jő, ez által más összeköttetések válnak azonnal nélkülözhetlenné azért is, hogy egyes vidékeknek terménygazdagsága által más vidékek ne nyomatassanak. Ezért a dunai vidékeket a központtal s a fiumei vaspályával kapcsolatba kell hozni, s egyszersmind olly vonalokat kiállítani, mellyek a tiszai terményeket inkább a tengerpart felé vezessék.

c) Némelly már most emelkedő tartományi városokat a közelebbi vaspályával szinte vaspálya által kell kapcsolatba hozni, hogy az ipar más gyűlpontot ne keressen s a hanyatlástul megóvassanak.

d) Figyelemmel kell lenni a vaspályáknál szükséges égeny fogyasztásra is, s a pályákat olly pontokkal összeköttetésbe hozni, mellyek a szükséges anyagot képesek kiállítani.

Ezen elveket szem előtt tartva következő három rendű vaspálya vonalokat lehetne most megállapítani.

1. m.

A. Fővonalok.

Budapesttől

1-ör a Duna balpartján Pozsonyon át
az ugy nevezett éjszaki vaspályáig mintegy 34 mf.

Ezen vonal már készülöben is van.

2-or Székesfehérvár, Siófok s a Bala-
ton mellett Károlyvároson keresztül Fiume
és Buccariig mintegy 70 „

3-or Szolnokon keresztül Aradig mint-
egy 34 „

Ezen vonal Erdélyországon keresztül
a keleti összeköttetést eszközölné idővel.

4-er Miskolczon át Kassáig mintegy . 35 „

Ezen vonal jövődőben a Hernád völ-
gyébül a Poprád völgyébe vezetetvén,
képezné az összeköttetést Galicziával s az
éjszakkal.

Összesen 173 mf.

B. Mellékvonalok.

Ezek a fővonalokkal tétetnek kapcsola-
latba.

5-ör Szolnoktól Debreczenen keresz-
tül Szatmárig mintegy 33 „

Ezen vonal Szatmárig azért volna foly-
tatandó, mert összekötné egyszersmind az
alföldet a tiszai felvidékkel s Erdélyország

egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Marmaros megyék s Erdély szamos-vidéke bőségesen adhatna égényt az alföldnek.

6. Mohácstul, Pécsen, Szigetváron, Istvándin keresztül a fiumei vonalig mintegy 24 mf.

Ezen vonallal az aldunai vidék köttetének össze a központtal s Fiumével; más részről az aldunai s altiszai természetmennyek erre a Ferencz-csatorna által könnyű utat lelnének Fiuméba; e felett Mohács az égency tekintetében is fontos pont. —

7. Soprontul, Vas és Zala megyéken át N. Kanizsa táján a fiumei vaspálya vonalig mintegy 21 „

Ezen vonal a dunai megyéket kötné össze Béccsel s egyszersmind Fiumével.

8. Czegléd-től Kecskeméten át Szegedig mintegy 15 „

Összesen 93 mf.

C. Szárnyvonalok.

9. Aradtul Temesvárig mintegy . . . 9 „
 10. Debreczentől Nagyváradig 9 „
 11. Miskolcztól Tokajig 8 „
 12. Szeged-től Szabadkáig 6 „

Összesen 32 mf.

Összeszámitás.

A vaspálya vonalak hosszúsága tenne:

első rendü vaspálya vonalak 173 mf.

másod 93 „

harmad 32 „

Összesen 298 mf.

Ebből levonva a pest-pozsonyi s pest-szolnoki vonalak hosszát 48 „

Marad 250 mf.

Ennyire terjesztem a vasuti közlekedésre nézve javaslatimat most, mert nem felejtettem azon erő csekélységét, melly felett rendelkezhetünk. Nem hallgathatom el azonban azon figyelemre méltó fontosságot, mellyet ránk nézve különösen nemzetiség tekintetében a dunán-inneni felső megyék és azokban a Bányavárosok érdemelnek. Sok panaszt hallunk naponta, hogy ama vidékek népe nemzetiségüinktől idegen s más elem felé gravitál, hogy a bányász hazánkban vendég mint egykor. Ennek irányában — ha ez úgy volna — nincs hatalmasb óvszer mint élénk összeköttetés, s ez által szakadatlan érintkezés az ország központjával s a magyarsággal. Hogy ők felénk gravitáljanak, semmi sem eszközli gyorsabban s bizonyosabban mint vaspálya. Ha majd egykor a Vág, Garan, Ipoly völgyein vaspálya vonuland az éjszaki hegyek lakói-

hoz, ez leendő bizonyosan ott nemzetiségünk terjedésének a leghatalmasb tényezője.

b) Csatornák és folyók.

A csatornákat illetőleg, noha a közelebbi országgyűlés több rendű csatornavonalokat jelelt ki vizsgálatul, azonban fennebb eléggé kifejtettem, alább pedig számokban még világosabban fog kitűnni, miszerint most csatornák kiállításáról szó nem lehet. E részben tehát más teendő nem volna mint a létező csatornák rendezése s kiigazítása; különösen pedig

a) Ő Felsége megkérendő volna a Béga s Ferencz csatornák tágitására s rendezésére.

b) Ezen csatornavonalokat az országnak meg kellene szerezni s a megváltás iránt alkuba bocsátkozni.

c) Szükség volna a Balatont a Dunával összekötő Sió csatornáját rendezni, s szállításra alkalmassá tenni.

Mi a folyókat illeti: a vaspályák után legfontosb közlekedési eszközök — kivált a gőzhajózás keletkezése óta — a hajózható folyók; melyekkel e hazát olly bőkezűen látta el a természet. Ezek azonban mostani rendezetlen állapotukban részint még nem alkalmasak biztos közlekedésre, részint csekély sikerűek.

Szükség azért, hogy olly folyók rendezése, melyeken most már hajózás van s melyeknek szabályozása már megkezdett, hatállyal folytatassék; a többi folyók pedig megvizsgáltassanak, felméréssenek, s a közlekedési rendezés tervezete haladék nélkül az ország erejéhez képest életbe léptessék. — Különösen pedig a folyórendezés rovatában kellene:

1-ör. A Duna szabályozását teljes erővel folytatni, különös figyelmet fordítva a főváros biztosítására s a mosonyi ág rendbehozására.

2-or. A Tisza folyó rövidítése, s medrének sok helyeken kitakarítása; miután e folyót a tett gözhajózási kísérletek után Europa egyik hajózásra legalkalmasb folyójának tarthatjuk. Különösen pedig figyelmet kellene fordítani a felső Tiszára, melly Váritul felfelé rohanó természete miatt sok ágakra oszolva a só s fa szállítást igen nehezíti. —

3-or. Hasonló figyelmet s segélyt érdemlenek, a Tiszának hajózható mellékfolyói; mint a Szamos és Maros saját vidékeinek s Erdélynek tekintetébül; a Bodrog, és Körös, melyeken már is élénk tutajozás sőt hajózás is keletkezik.

4-er. A Dráva szabályozás legalább a torkollattul hol a Dunába ömlik azon pontig, hol a flumei vasutat érinti, mi által mind a dunai mind az altiszai hajók a tengerparti vasutal érintkezhetnének.

5-ör. A V á g és G a r a n vizeinek megvizsgálása, tervek megkészítése, s e folyók takarítása.

6-or. A R á b a, L a j t h a, R á b c z a, R e p c z e folyók rendezése, mennyiben hajózási tekintetben hasznosíthatók. — Végre

7-er. Minden más hazai apróbb folyók terveit el kellene készíttetni, s hol a hajózás elősegelésére munkákat lehetne tenni, azokat is végrehajtani. —

Minden hajózható folyóra nézve pedig fő szükség állandó mérnököket fölállítani, kik a hajózás akadályaira, hajóutakra felügyeljenek, a folyó medrét takaríttassák. —

Végre szükség hajózási törvényt életbe léptetni, s abban a hidakról s szükséges hajóut kisajátításáról rendelkezni.

c) Országos köutak.

Országos köutakat, beillesztve a magyar közlekedési rendszerbe helyesen indítványozni a legnehezebb feladat. Mert az országnak nagy részére férkezetlenség gyanánt tűnik fel a köut, és minde- nek előtt tekintettel kell lenni a jövőendő kifejlésre, s helyesen számot vetni erőnkkel, mit most kiállíthatunk, s mit a jövőendő fog alakíthatni s megbírni.

E szempontbul tekintve a dolgot, hazánknak azon részén, melly épen utak tekintetében a legelhagyottabb, s hol ekkép az utak kiállítása a legna-

gyobb szükség volna, minden valószínűséggel a mesterséges utak kiállítása olly költségeket kíván, mellyekkel ha nem is gőzmozgonyokkal forgatott, de lóerőre készült vaspályákat bizonyosan kiállithatni.

Vegyük csak például nagyára mérlegelésbe, miszerint a kőut mellynek koronája legalább 5 öl sok helyeken sokkal több talpamunkát kíván, mint a vaspálya; továbbá hol a kőanyagnak helyszínére hordása 40 ezüst forintba kerül köbölenkint — a mi egyébbiránt tény: — azonnal szinte képtelenségnek fog feltűnni illy körülmények közt közlekedési fővonalakon kőutakat s nem vaspályákat állítani, midőn a költség egyenlő, semmi esetre pedig nem több; ellenben a vitelbér csak $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{6}$ része az országutakoni szállítás árának.

Ezért bizva a jövőendőben kőutakat főleg csak olly vidékeken hoztam javaslatba, hol

a) A kiállítási költségek aránya igen különböző, azaz hegyvidékeken, hol t. i. a kőut olcsó, a vaspálya ellenben költséges volna.

b) Hova a tervezett vaspálya vonalak nem terjednek s ezért a kőutakra nézve joggal fő tekintetet követelnek. Vagy

c) hol azok a közelebbi pályával összeköttetést eszközölnek.

d) Az alföldön csak ott, hol az utépítés már mulaszthatlan, s a kiállítandó vaspályákkal összeköttetés okvetlen megkívánja.

e) Tekintettem a közlekedések számára adandó közmunkáknak egyes hatóságokban lehető felhasználására is.

Az országos utvonalak irányzatának meghatározásánál három főelv vezérlett u. m.

1-ör. Hogy az ország külön fajú népei mindinkább egymással, nem külön egymás közt hozassanak kapcsolatba.

2-or. A legtöbb utvonal kiegészítője legyen a központbul kimenő sugárnak, melly minden életet, tevékenységet és ipart feléje vonjon.

3-or. A terméketlenebb hegyvidék kapcsolatba jöjön a termékeny völgyvidékkel.

Ezen fő elvekből indulva ki következő fő-mellék- és szárny-utvonalakat kellene közelebbről kiállitnunk; melly kijelelésben csupán irányul kívánom a megnevezett pontokat vétetni, nem pedig mint bevégzett s elhatározott vonaltervet, mert ezt csak a végpontokra lehet biztosan előre kimondani.

Ezen utvonalak volnának:

Első rendű

v a g y i s s u g á r - u t v o n a l a k :

1. Nagyszombattul a Vág völgyén, Trencsinen keresztül, Zsolna, Csáca felé a határig körülbelül 23 mf.
2. Érsekujvártul Komjatin, Nyitrán, Nyitar-

Zsámbokréten, Sz. Mártonon, Nagyfalun át a határig	32	mf.
3. Párkánytul a Garan völgyén fel Kör- mőczbányaig	16	„
4. Vácztul, Rét-Sághon keresztül, Ipoly- Sághon, Selmeczbányán, Zólyomon, Besztercebányán, Rosenbergen, Alsó- Kubinon által a határszélig	33	„
5. Rét-Sághtul, Balassa-Gyarmaton, Pös- tényen, Losonczon át Rimaszombatig	13	„
6. Egertül Pétervásáron, Rimaszombaton, Tisolezon, Breznóbányán át Sz. Miklós felé Király-Lehotáig	22	„
7. Egertül Apátfalván, Putnokon, Pelső- czön, Rosnyón, Iglón, Lőcsén, Kés- márkon át Lublóig	24	„
8. Miskolcztul Sajó-Sz.-Péteren, Szend- rön, Tornán át Meczenzéfig	11	„
9. Kassátul, Eperjesen át Bártfáig	9	„
10. Tokajtul Sátoralja-Ujhelyen, Tőke-Te- rebesen, Nagymihályon át Homonnáig	15	„
11. Sátoralja-Ujhelytül Ungváron át N.Be- reznáig	13	„
12. Tokajtul Vásáros-Naményon, Bereg- szászon, Munkácsn, Alsó-Vereczkén át a határig	24½	„
13. Beregszásztul T.Ujlakon, N.Szőllösön, Huszton át a Nagyág völgyén Szolymáig	16	„

14. Szatmártul	Avas-Ujvároson, Técsön,	mf.
	Mármaros-Szigeten, Körösmezőn át a galicziai határig	22½,,
15. Szatmártul	Szinérváralján, Nagybányán, Felsőbányán, Kapnikon, Borsán át a bu- kovinai határig	24 „
16. Szatmártul	Erdőszádán, Nagy-Somkuton át az erdélyi határig	11 „
17. Debreczentul	Szilágy-Somlyóig	13½,,
18. Nagyváradtul	Telegden, Élesden át az erdélyi határig	9 „
19. Szegedtü	a Maros mentin, Aradon át az erdélyi határig	25 „
20. Aradtul	Lugoson, Mehádián át Orsováig	26½,,
21. Temesvártul	Vereczken át a Duna part- jáig	14 „
22. Szegedtü	Nagy-Kikindáig	7½,,
23. Szabadkátul	Ujvidékig	13 „
24. D. Földvártul	Eszéken át Vukovárig	25½,,
25. Eszéktül	Diakováron át Bródig	10 „
26. N. Kanizsátul	Csáktornyaig	6 „
27. Sz.-Fehérvártul	Veszprémen, Pápán át Szombathelyig	21½,,
28. Budátul	Esztergom felé Veresváron, Győrön át Pozsonyig és Pesttül Hatvanig	34 „
29. Győrtül	Sopronig	11½,,

összesen: 526 mf.

Másodrendű

vagy is kereszt-utvonalak.

1. Zsolnától a Vág völgyén, Rosenbergen, Sz.Miklóson, Király-Lehotán, Lőcsén át Eperjesig	mf. 26 „
2. Besztercebányától Breznóbányáig .	5½ „
3. Ó-Zólyomtól Losonczig	8 „
4. Gyöngyöstől Szécsényen át Pöstényig	7½ „
5. Rimaszombattól Putnokon át Sajó-Sz.- Péterig	8 „
6. Rozsnyótól Meczenzéken, Kassán, Gál- szécsen, Ungváron át Munkácsig . .	25 „
7. Husztól Técsőig	4 „
8. T.-Ujlaktól Halmin át Szatmárig . .	6 „
9. Vásáros-Naménytől Szatmárig . . .	8 „
10. Debreczentől Tokajon, Táján át Hidas- Németiig	16½ „
11. Nagyváradtól N.Szalontán át Aradig .	16 „
12. Szabadkától Zomborig	8 „
13. Szabadkától Bajáig	8 „
14. Péctől Siklóson át Pozsegaig . . .	15 „
15. Bélavártól Babocsaig	7 „
hogy a Mohács felé vezető vasuttal és Péccsel egyenes közlekedése legyen.	
16. Tolnától N.Kanizsáig	18½ „
17. Győrtől Pápáig	6 „

18. Győrtől Székes-Fehérváron át Duna-	mf.
Földvárig	19 $\frac{1}{2}$ „
összesen :	212 $\frac{1}{2}$ „

Harmadrendű

vagy is szárny-utvonalak.

1. Nagyszombattól Diószeg táján a pesti vasutig	3 mf.
2. Gyöngyöstől Árokszállás táján a vasutig	2 $\frac{1}{2}$ „
3. Egertől a vasutig	3 „
4. Tisza-Füredtől Poroszlón át a miskolci vasutig	2 $\frac{1}{2}$ „
5. Nyíregyházától Tokajig	4 „
6. Balmaz-Ujvárostól Debreczenig . .	3 „
7. Czibakházától a szolnok-aradi vasutig	2 „
8. Mező-Túrtól „ „ „	2 „
9. Kún-Sz.-Mártontól „ „ „	2 „
10. Szarvastól „ „ „	— $\frac{1}{2}$ „
11. Szentestől Kún-Sz.-Mártonig . . .	3 „
12. Csabától a vasutig	3 $\frac{1}{2}$ „
13. Gyulától Csabáig	2 „
14. Csongrádtól a kecskemét-szegedi vasutig	3 „
15. Hold-Mező-Vásárhelytől „	4 „
16. Kapronczától Légrád táján a fiumei vasutig	2 $\frac{1}{2}$ „
17. Köröstől a fiumei vasutig	3 „

18. Varasdtul	„	„	.	.	.	.	2 mf.
19. Kis-Komáromtul	„		.	.	.	.	1 „
20. Keszthelytől a szombathely-n.-kanizsai							
vasutig	.	.	.	.	.	.	2½ „
21. Zala-Egerszegtől	„	„					2 „
22. Kőszegtől Csepregnél a vasutig	.	.					2 „
23. Esztergomtól a buda-pozsonyi utig	.						1 „
24. Jászberénytől a miskolczi vasutig	.	.					1 „

összesen: 57 mf.

E szerint az első rendű vonalak tesznek:	526 „
a másod-rendűek	„ „ 212½ „
a harmad-rendűek	„ „ 57 „

összesen: 795½ „

Hogy a javasolt közlekedések egész egybefüggését együtt kitüntessem, azoknak átnézeti térképét ide csatolom; meg kell azonban jegyeznem, hogy e közlekedési hálózat tervezésénél nem lehet egyedül általános nézetekből kiindulnom, de minden hazai állapotok s létező viszonyok számításba vételével kellett a kijelelt vonalokat meghatároznom; kívánom azért, hogy ezen közlekedési hálózat is hazai szempontból bíraltassék meg.

V. FEJEZET.

A javaslott közlekedési eszközök hatóságok szerinti számbavétele.

Az előbbi fejezetben tervezett vaspálya vonalak Pestbül mint középpontbul az országot úgy metszik keresztül, hogy minden közlekedési főbb ereket egybeköttetésbe hozzanak; egyszersmind a legnépesb s legkedvezőbb helyzetü városokat egymással és a központtal érintkezésbe tegyék, s ezenkívül az ország megyéi nagyobb részének érdekeit is kielégítsék.

Névezetesen a Kassától Fiuméig vonuló vaspálya az egész magyar birtokot a tengertül kezdve szinte Lengyelország határáig ketté hasítván, hazánknak a kereskedést e vonalban a tengerrel, Kulpa, Száva, Dráva folyókkal, a Balatonnal, és balatondunai csatornával, Pestnél pedig magával a Dunával; a Miskolcztul Tokajhoz kinyúló mellékvonal által pedig a Tiszával, és a tiszai gőzhajózás által a Tisza

mellékfolyóival érintkezésbe hozza. Ezen vaspályavonal Kassa, Miskolcz, Tokaj, Budapest, Székes-Fehérvár, Zágráb, Károlyváros, Fiume és Bukkari városokon keresztül, Eperjes, Eger, Gyöngyös, Veszprém, Varasd városok mellett pedig közel megyen el: s Abauj, Zemplén, Borsod, Heves, Pest, Fehér, Somogy, Körös, Zágráb megyéken, a Horvátországi végörhelyeken, s a fiumei partvidéken keresztül vonul, Sáros, Szepes, Szabolcs, Zala, Varasd megyéknek pedig közelében esik.

A Pozsonytul Pesten és Szolnokon keresztül Áradig s innen Temesvárig menő vonal, az előbbivel szinte keresztben fekszik, és a termékeny Bánáatot Budapesttel, Pozsonnyal és Béccsel csatolja össze; Pozsony, Érsekújvár, Vác, Pest, Szolnok, Arad, Temesvár városokon, és Pozsony, Komárom, Nyitra, Esztergom, Hont, Nógrád, Pest, Heves, Békés, Arad, Temes megyéken keresztül vonul; Moson, Trencsin, Győr, Bars, Csongrád, Csanád, Torontál, Krassó megyék s a Nagy-Kún kerület szomszédságába esik.

Ezen fő vonalnak Czegléd-től Kecskeméten át Szegedig nyuló, s innen Szabadkára térő ága, néhány nagy népességű városok érdekein kívül, melyeket Budapesthez csatol, egész Pest és Csongrád megyéket hasítja át, Torontál és Csanád megyéket pedig és a Kis-Kúnságot igen közel érinti.

Még nevezetesebb e fővonalnak Szolnoktól a

Tiszán, termékeny N. Kúnságon, a nagy népességű és vásáraitól nevezetes Debreczenen, a népes Nagy-Károlyon s az ország keleti felső részén több megyének központul szolgáló különben is termékeny vidékü Szatmáron átmenő, s e ponton már a hajózható Szamost, a marmarosi és nagy-bányai nevezetes bánya-vidékeket az ország szívéhez csatoló keleti vonal; melly Debreczentől N. Váradig bocsátott mellék-vonal által Erdély felső részét csatolja hozzánk. — Ezen vonalnak alkalmas földön nagyobb részint egyenesen vezethető iránya, s ennél fogva aránylag kevésbe kerülendő építése, egybevetve az országnak általa nyerendő hasznával, sőt maga az általa éppen közösen hasított völgytér, melly itt a felső és az erdély-széli Kárpatok között keletre hosszan benyulik, mintegy önkényt ajánlkozva hívja fel az ország figyelmét; Heves, Szabolcs, Bihar, Szatmár megyék, Nagy-Kúnság és Hajdú kerület termékeny vidékeit és népes helyeit fűzvéen szorosban kapcsolatba mind egymással, mind az ország középpontjával, és Ugocsa, Marmaros, Középszolnok, Kraszna megyéket és Kövár - vidékét az ország közepéhez közelebb hozza.

A Mohácstól Pécsen által a pestfiumei pályához csatlakozó vonal a Ferenczcsatornához közel lévén folytonos közlekedést nyit a felvidéknek az ország alsóbb részein és viszont; u. m. a Tiszán, s Dunán egészen Orsováig, és Oláhországig s onnan tovább

a gőzhajózás által egészen a Fekete tengerre. Somogy, Baranya megyék mellett, Veröcze, Pozsega, Szerém, Bács megyéket, s Eszék, Zombor, Baja városokat részint átvágja részint közel érinti.

E vonal szinte csak folytatása lévén a N. Kanizsa tájátul Sopronig tervezett vonalnak, mely a Bécestül szétágazó vasutvonalok egyikével egyesül, ennél fogva a honban is kettős, és európai érdekűvé lesz.

S ebből már magából is látható a Soprontul N. Kanizsa táján a pestfiumei vonalhoz csatolt vaspálya fontossága, mely Szombathely városon keresztül Kőszeg, Zala-Egerszeg környékén vonul el, és Sopron, Vas, Zala megyéknek fő életere, Mosony, Győr, Komárom megyék emelésére is hatalmasan befoly. —

Az ezen javaslatban foglalt vaspályák által közvetlen érintett hatóságokat az alábbi kimutatásba foglalom, s egyszersmind ezen táblázatban előadom az egyes hatóságokban javaslatom szerinti utvonalok mennyiségét megkülönböztetve — mennyire adataim engedik — a már kész, és egészen ujon építendő vonalokat:

Szám	Megye v. kerület	Vasut mértf. mint- egy	Kőut mintegy mf.		
			összes	kész	újjon ké- szítendő
1	Pest	38 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	7
2	Zágráb	28 $\frac{1}{2}$	—	—	—
3	Somogy	27 $\frac{1}{2}$	13	—	13
4	Heves	20	22	4	18
5	Bihar	13 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{1}{2}$	12
6	Abauj	12 $\frac{1}{2}$	12	4 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$
7	Borsod	11 $\frac{1}{2}$	13	—	13
8	Baranya	11 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	1
9	Zala	10 $\frac{1}{2}$	12	—	12
10	Fehér	10 $\frac{1}{2}$	16	9 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$
11	Csongrád	9 $\frac{1}{2}$	10	—	10
12	Jászkún ker.	9 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	—	4 $\frac{1}{2}$
13	Vas	8 $\frac{1}{2}$	7	4	3
14	Pozson	8 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	3
15	Szatmár	7 $\frac{1}{2}$	36	—	36
16	Körös.	7 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$	—	5 $\frac{1}{2}$
17	Temes	7 $\frac{1}{2}$	20	$\frac{1}{2}$	19 $\frac{1}{2}$
18	Szabolch	7	18	—	18
19	Békes	6 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	—	4 $\frac{1}{2}$
20	Nyitra	5 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$	13	7 $\frac{1}{2}$
21	Komárom	5 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
22	Sopron	5	9 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	8
23	Zemplén	4 $\frac{1}{2}$	27	10	17
24	Csanád	4	6 $\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
25	Arad	3 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	14	14 $\frac{1}{2}$
26	Veszprém	3 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$	8	7 $\frac{1}{2}$
27	Esztergom	3 $\frac{1}{2}$	8	4	4
28	Hont	3 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	8	1 $\frac{1}{2}$
29	Bács	2	29	—	29
30	Magyartengerpart.	2	—	—	—
31	Hajdúkerület	1 $\frac{1}{2}$	4	—	4
32	Nógrád	1	25	17	8

Szám	Megye v. kerület	Kőut mintegy mf.		
		összes	kész	ujon kés- szítendő
33	Árva	18 $\frac{1}{2}$	16	2 $\frac{1}{2}$
34	Bars	15 $\frac{1}{2}$	—	15 $\frac{1}{2}$
35	Bereg	20 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	9
36	Gömör.	25 $\frac{1}{2}$	—	25 $\frac{1}{2}$
37	Győr.	17	7	10
38	Krassó.	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	—
39	Liptó	15 $\frac{1}{2}$	8	7 $\frac{1}{2}$
40	Mármaros	40 $\frac{1}{2}$	19	21 $\frac{1}{2}$
41	Moson	7	7	—
42	Pozsega	3 $\frac{1}{2}$	1	2 $\frac{1}{2}$
43	Sáros	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	—
44	Szepes	18	8 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$
45	Szerém	3	—	3
46	Túrócz	8 $\frac{1}{2}$	—	8 $\frac{1}{2}$
47	Tolna	18	$\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$
48	Torna	5 $\frac{1}{2}$	—	5 $\frac{1}{2}$
49	Torontál.	7 $\frac{1}{2}$	—	7 $\frac{1}{2}$
50	Trencsin	18	15	3
51	Ugocsa	7	7	—
52	Ungvár	16	—	16
53	Varasd	2	—	2
54	Verőcze	16	—	16
55	Zólyom	20 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	12
56	Kövárvidéke	6	3	3
57	Kraszna	4	1	3
58	Oláh bán. végör ezred	11 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	—
59	Német bán. végör. . .	2 $\frac{1}{2}$	—	2 $\frac{1}{2}$
60	Bródi végör ezr. . .	3	1	2
61	Körösi végör ezred. .	6	—	6
Összesen		795 $\frac{1}{2}$	276 $\frac{1}{2}$	519

Ezen kimutatásbul kitünik, miszerint a tervezett vaspályahálózat 29 megyét, 3 kerületet, összesen 32 hatóságot érint közvetlenül; e felett Budapest, Debreczen, Pozson, Szeged, Szabadka, Kecskemét, Miskolcz, Székes-Fehérvár, Temesvár, Kassa, Arad, Komárom, N. Várad, Szatmár, Sopron, Czegléd, Szolnok, Pécs, Zágráb, Fiume, Vác, N. Károly, Mohács, N. Szombat, Károlyváros, Tokaj, Szombathely, Érsekújvár, N. Kanizsa, Bukkari, azaz összesen 30 városokat s fontosb kereskedési helyeket köt össze.

VI. FEJEZET.

Költségvetés a javasolt közlekedések kiállítására.

Miután a magyar közlekedési rendszer mindenik osztályában a közelebb teendőkrül nézetimet elmondottam, vessünk számot erőnkkel, s vizsgáljuk meg mennyipénzerőre van szükségünk, hogy azokat kiállithassuk. Lássuk ezt osztályonként:

a) Hozzávetőleges költsége mindeniknek.

Vaspályák. Fenebb a különböző országok vasuti közlekedéseinek kiállítási költségeit, s a különböző költségek okait elsoroltam. Ha saját hazánk helyzeti viszonyait azon országokéval egybe hasonlítjuk, azonnal világos leend előttünk, miszerint nincs ország, melly a vasuthálózat létesítésére nagyobb előnyöket ígérne. Ezért bátran merem állítani, hogy

nálunk a rendszeres vasuthálózat sokkal kevesb kiállítási tökét igényel, mint bárhol Európában, sőt tán még Amerikában is, és pedig következő okokbul:

1-ör: Mert hazánkban a föld, munkabér, s sok anyagok sokkal olcsóbbak, mint hárhol.

2-or: Hazánk nagy kiterjedésű térföldén a vonal olly kedvező, hogy a talap — ahozképest mint más országokban — majd mibe sem kerül.

3-or: Mert bármi vérmes reményeket tápláljunk is a forgalom elénkségére nézve, legtöbb vaspályavonalainkon egy vágás elegendő leend a kereskedelmi árúk, s személyszállítás ellátására.

4-er: Mert az építmények, mozgonyok, s más szállítási szerek mennyisége — mi másutt a kiállítási költségeket olly nevezetesen emeli — nálunk aránylag csekély leend; mivel népességiünk egyes távol-eső tömegekben igen terjedt puszták közepette van feloszolva, mi aránylag kevesb állomásokat, s szállítási szereket tesz szükségessé.

Ezen okokbul aligha hibázom, ha ennyi előnyök fejében előleges kiszámításba a magyar vasutakat, a németországiakhoz mérve 20%^otel olcsóbbbra veszem, s kerekszámban mértföldenkint 320,000 ezüst frtra teszem.

Némi bizonyításul ezen előszámítás erősítésére felhozhatom a következő adatokat;

a) Wallau mérnök a vukovár-fiumei vasut költségeit 64½ mértföldön 11½ millióra, teszi s ehez

20%-ot adva s a Luizaut váltáság tőkét beszámítva, összesen 15 millót tesz. Ezen alap szerint egy mértföld vasut hazánk legnehezebb vonalán kerülne Wal-lau szerint 232,558 frtba. Ezt ugyan én igen vér-mes számításnak tartom. A fenebbi költségvetés szerint esnék a fiumei vasut kiállítására összesen 22,400,000 forint, s így 7,400,000 e. frttal több, azt sem számítva ide, hogy fenebbi felvételem általános az egész országra, s a könnyebb vonalak feles-legei kiegyenlítik a nehezebb pályák több költségeit.

b) A középponti vasutársaság a mult országgyű-léstől kamat-biztosítást kérvén, az Ausztia szélétől Pesten s Szolnokon keresztül Debreczenig kiállítandó vaspálya költségeinek maximumát 18 millióra teszi: a fenebbi felvétel szerint ezen 64 mértföld-nyi pályavonal kerülne 20,480,000 ez. forintba.

c) A mult országgyűlésen a fiumei vaspálya-vonal kamatbiztosításánál egy mértföld kiállítási költségei-nek maximuma 250,000 e. forintra tétetett.

Mind ezeket, mint látszik, jóval meghaladja az ál-talam felvett összeg, tanácsosb azonban előre bő-vebben számítani, mert minden valószínűség mellett a felvett költségtőkének mennyiségét előleges terrain vizsgálatok s részletes adatok nélkül biztosan nem lehet meghatározni; a 320,000 frtot is közepesen vettem számításba; feltéve, hogy némelly vonal p. o. a fiumei többbe, más, mint a térföldiek, kevesebbe ke-rülendnek, s így egymást kölcsönösen pótolják. —

Csatornák. Már fenebb kifejtettem, hogy a csatornák költségei sokkal változóbbak, mint a vasutaké, és inkább a helybeli körülményektől függenek; tudjuk például, hogy hazánkban is a duna-tiszai csatorna költségeinek előleges kiszámításában olly roppant különbség volt a tanácsolt műtani tekintélyek vélekedései közt. A tapasztalati adatok teljes hiányában talán némi adatul szolgálhat n. Vásárhelyi Pál k. hajózáti felügyelőnek az eszék-bródi csatornáról adott részletes kiszámítása, miből kitűnik, hogy ezen 7 mértföldnyi csatorna, kiválólag kedvező helyen vitetve, mintegy 2,247,120 azaz egy mértföld 321,000 e. frtba fogna kerülni; miből azt lehet következtetni, hogy hazánkban a csatorna igen egy költségbe kerül a vasuttal; a szállítási szereket pedig leróva sokkal többbe is.

Köutak. Ezeknek költségeire nézve épen lehetetlen a külföldön kifejlett adatokat használni, mert országot, hol az erős ut-anyag olly aránytalanul volna felosztva, mint nálunk, egyáltalában nem találhatni. Erészben egyedül hazai adatok nyújthatnának felvilágosítást; ezeknek azonban egészen hijával vagyunk, mert a közmunka eddig divatozott rendszere még közelítő kiszámítást sem enged; azon vidékeken pedig, hol a mérlegelés legérdekeseb volna, utak egyáltalában nem is léteznek.

Solgáljon e részben némi felvilágosításul egy pár adat:

Szatmár város a hozzám beadott utépitési tervben s költség-kimutatásban, a mellett, hogy a fa-anyag és szerszámok ára ingyen vétegett fel, előleges kiszámításban egy mértföld utat 65,734 e. frtra tesz. Ennyibe kerül ott fukarul, igen kevés kőanyaggal készülő épen nem külföldi szilárdságú ut.

Azon megye, ugyanazon vonalon, csakhogy Nagy-Károlyhoz közelebb s így az anyagtul távolabb egy mértföldre 141,266 ez. frt költséget mutat ki; mi ha meglepő is egyelőre, nem fogunk csudálkozni, ha tudjuk, mikép egyes helységek a kőbánya helyétől az épülő vonalig egy kőb-ől kőnek pusztá kihordásáért alku szerint 40 e. frtot fizetnek, s a téres, árvizes vonal miatt 5 öl felső szélességű magas töltéseket kell vonni.

A kőutak kiállítási költségeiről semmi hozzávetőlegest megállapítani ezért nem lehet; annyi bizonyos, hogy azok igen nagy különbségeket fognak kifejteni a szerint, a mint az anyag majd helyben van, majd messze földön egészen hiányzik.

b) Visszatekintés némelly közlekedési tervekre.

Miután a közlekedési eszközök külön neveinek kiállítási költségeiről szóltam, bíráljunk meg némelly eddig javasolt közlekedési terveket, hogy kitűnjék azoknak czélszerűtlensége, s egyszersmind abból

meglássuk, hogy jelenleg a csatornákrul jó számitással szó nem lehet.

1. Eszéktül Brodig a Dráva és Száva összeköttetésére ajánlott csatorna olly vonal, mi ellen az előrebocsátott elvek szerint nem lehet kifogás, mert két folyó kapcsolatát igen kedvező földtéren létesitné. Azonban mihelyt a költségeket mérlegeljük: 7 mértföld csatorna az előszámítás szerint kerülne mintegy 2,247,120 e. frba ugyanennyi vaspálya ott . . . 2,240,000 e. frba következőleg előleges kiszámítás szerint is kevesebbe kerülne a vaspálya, mint a csatorna; noha a valószínűség ugy áll, hogy a vaspálya ott hihetőleg jóval kevesebbe, a csatorna ellenben jóval többbe fogna kerülni, mint az előleges számítás. Továbbá a fentartási költségek aránytalanul nagyobbak a csatornáknál, mint a vaspályáknál; és végre a vasutak nem kívánnak egyesektül a szállítási eszközökre költséget, míg a csatornáknál a hajók még egészen egyesek által kiálllitandók. Miután tehát két vonal összeköttetésénél a szám-mérleg illy nevezetes különbséget mutat, lehet e az eszék-bródi csatornát javasolni, midőn sokkal olesóbban egy egész évben egyiránt használható sebes közlekedést lehetne a vaspályával kiálllitni a lassu helyett, melly fagy, s vízhiány miatt hónapokig heverne.

2. Duna-tiszai csatorna Pesttül Szegedig. Tudjuk ennek előleges költségeit Klenze 50,247400,

— Clark 26,229,605. — Fynje 18,500,000 ez. fra tették hozzávetőleg: azt is tudjuk, hogy Czegléd-től Szegedig mintegy 14 mértföldnyi vasut, körülbelül 4,440,000 ez. frtba kerülne. Már most engedi e a józan gazdálkodás, hogy illy szembeszökő különbségek mellett nem vasut, hanem inkább csatorna közlekedést kívánjunk?

3. Vuková-r-fiumei vaspálya. Ha az eddig általam felállított főelvekre visszaemlékezünk, mellyek szerint minden ipart, erőt, tevékenységet, minden kereskedelmi mozgást, minden nemzetiségek érintkezését az ország központjához kell vonnunk, csak akkor fog ezen terv, melly egyetlen tengerünket nem Pesttel, hanem Vukovárral kötné össze, nagyszerű ballépés gyanánt feltűnni. Ismerve van előttem mindazon indok, melly a tervezőket ezen vonal felállítására vezette, midőn mind a tiszai, mind a dunai szállitmányoknak közös gyűlpontot kerestek. Ámde ne vegyük bár számításba azon — tán soha még is nem mellőzhető — köteleességet, mit tőlünk nemzetiségünk követel; felejtsük azt, hogy ama vonal az első tervezetben hazánk legtávolabbi határainál, az utósóban a kapcsolt részeken vonul egészen át, a nélkül hogy egyetlen magyar falucskát érintene; felejtsük még azt is, hogy a pest-fiumei vonal a dunántúli magyarság derekán, történeti emlékeink szent földén vonul át s a kapcsolt részeket is keresztülvágja; mindezeket felejtsük — bárha ezeket magyarnak

felejtteni nem igen volna szabad; — s vegyük a két tervet pusztá, rideg számokban vizsgálat alá, lehetetlen leend a választásban ingadoznunk. Ugyan is:

Előleges kiszámítás szerint a vukovár-flumei és pest-flumei vonalok közt hosszúságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mértföld, következőleg kiállítási költségekben sem lehet nagy a különbség.

Azonban a pest-flumei vonal a) összeköti nemcsak a fővárost, hanem ez által az egész országot állandón s minden megszakadás nélkül a tengerparttal. A vukovár-flumei vonal által ezen összeköttetés évenként 3-4 hónapig megszakad t. i. míg a fagy tart.

b) A pest-flumei vonal egész évben élénk forgalmat állíthat elő s folyvást jövedelmez, míg a vukovár-flumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

c) A pest-flumei vonallal kapcsolatba hozható sopron-kanizsai és mohács-légrádi mellékvonalok összevéve sokkal termékenyebb, népesb s vagyonosb vidékeket kötnek össze, mint a vukovár-flumei vonal.

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferencz-csatornája által Mohácsnál épen úgy eléri a flumei vonalt, mint különben Vukovárnál.

Végre kereskedelmi állapotaink rendezésében menthetlen lépés volna, kivált ha tengerpartunkat fontos pontnak tartjuk, épen azt a fővárossal, a belkereskedés legfőbb fókohelyével összeköttetés nélkül

hagyni, s a vukovár-fiumei vonallal megsemmisíteni a kereskedelmi összpontosítás egész rendszerét.

4. Az **E s z é k - F i u m e i** vasutról,*) mely még aztán gondosan kikerülve a feldunai megyéket a czeplédi vonalhoz csatlakoznék szólnom sem kell, egy tekintet a benyújtott térképre meggyőző mindenkit annak czélszerűtlenségéről.

c) Költségvetés alkalmazása.

1-ör. **V a s p á l y á k.** A fenebbi vaspálya-vonalok összevéve mintegy 250 mértföldet tesznek; egy mértföld vasut árát szinte fenebb 320,000 e. ftra számítottuk, s így a kijelelt vonalok összes áratenne körülbelől 80,000,000 e. ftot.

Nem lesz e helyen érdektelen kimutatni az arányt melyben ezen vasutvonalok elkészültével a fenebb elsorolt országokhoz képest állnánk; mi egyszersmind kimutatja világosan, hogy az itt javasolt hálózat csak kezdet közlekedési fejlődésünk ösvényén.

A hazánkbeli vaspályák hossza a fenebbi kiszámítás szerint a pest-posonyi, pest-szolnoki, soproni, s nagyszombati vasutvonalokkal meghaladna valamivel 300 mértföldet, melyet azonban kerek számmal elfogadhatunk.

*) Bruck Károly terve.

Szám	O r s z á g o k	Né- pesség	Terjede- lem	Kész vagy készülő- ben levő vasutja összesen	Képvisel beruhá- zási tőkét
		millió	☐ mért- föld	geogr. mértföld	milliót
1	Angolország . .	25	5461	3500	5635
2	Franciaország .	34	10263	1340	1362
3	Ámerika (éjszaki)	17½	108000	3150	1304
4	Poroszország . .	15	5014	383	170
5	Belgium	4	542	714	699
6	Ausztria Olaszor- szág nélkül . .	14	5030	304	144½
7	Magyarország és Erdély összesen	13	6175	298	100

2-or. Folyók. Ezeknek rendezésére nézve előleges terv s kiszámítások nélkül költség tekintében valami határozott összeget kimondani nem lehet. Nincs azért más mód, mint szemelőtt tartva az országosan kiállítandó tőke egész összegét egy bizonyos kerek szamu összeget bizonyos évekre felajánlani. Ezen összeg volna 8 millió 10 évre, miből évenként 800.000 ez. ftot következő módon lehetne a folyó-rendezésekre fordítani; u. m.

1. Duna - szabályozás folytatására, különös figyelemmel a főváros biztosítására, mely célra külön 40,000 e. frt számítatik évenként, összesen	évenként ez. frt. 240,000
2. A Tisza folyóra	200,000
3. A Tisza mellék - folyóira, külö-	

nösen a Szamos, Maros, Körös és Bod-	
rogra	160,000
4. Dráva-szabályozásra	40,000
5. Vág és Garan folyókra	40,000
6. Száva, Rába, Lajtha, Sió-csatorna,	
s a többi kisebb folyókra	120,000
Összesen	800,000

Magátul értetik, hogy ezen összegekbe minden a folyórendezések, és hajózási célokra teendő költségek, mint: tervek, állandó felvigyázat, medertakarítás, hajóut, s a t. befooglaltatnak.

3-or. Kőutak. A költségvetés nehézségeit a kőutakra nézve már fen kifejtettem. A létező körülmények közt tehát nincs más mód, mint a kőutakra is bizonyos aversionalis összeget évenként felajánlani, annyit minden esetre, hogy a közlekedések ezen ágában is érezhető haladás fejlődhessék minden évben.

Ezen általános összeg volna 12 millió 10 évre elosztva. azaz 1,200,000 e. f. évenként.

Az indokokat, mellyek miatt a mostani körülmények közt többet az országnak e célra fordítani nem igen lehet, alább az utósó fejezetben kifejtem. Már most, ha ezen évi összeget mérlegbe vesszük, tekintve azt, hogy az általam indítványozott utvonalok nagy része hegyvidéken vonul át, s e miatt kevesb költséggel kiállithatók, még sem

hiszem, hogy egyremásra mértföldenkint 60,000 e. frton a köut kiállitható legyen. Azonban ha ezen öszveget vesszük is fel, a fenebb egy évre ajánlandó tökéből legfőlebb 20 mértföld ut készülhet egy évben, pedig a már meglevő vagy készítendő utak fentartására semmi sem forditathatik az uti pénztárbul. Már most ha csak 20 mértföld utat lehet ezen öszvegből évenként készíteni, sőt ha a lehető legcsekélyebb öszveget vesszük fel az utak fentartására, ezen öszvegből még is évről évre kevesb új utunk áll elő s végre is kigázolhatlan bonyodalomba jutunk, hogy ezen 20 mértföldnyi utat hol és melly hatóságokban ruházzuk be, s azok közt minő arányban oszolják el az évi töke?

Ha czélom nem az volna, hogy a bonyodalmak eltávolitassanak s mennyire nyomott helyzetünkben lehetséges, minden érdek méltányosan kielégítésék, feladatom igen könnyű volna; mert az osztakozás keserőségeit biznám a törvényhozásra, melly okvetlenül azon dilemmába jutna, hogy vagy minden érdeknek juttatna részt, e felaprózás által a sikert tenné lehetetlenné; vagy a siker megmentéseért sok hatóságok érdekeit volna mellőzni kénytelen, s a vége elégtelenség, keserűség lenne.

Hogy tehát ezen bajokbul kimenekedjünk más módot nem látok, mint követve a mult országgyűlés nyomdokait, ezen évi-öszveghez még minden hatóságban a közmunkák felét a köutakra felajánlani,

melly munka-tőke czélszerű intézkedések által gyümölcsözővé tétethetik úgy, hogy érezhető sikert mutasson a nélkül hogy a munkatevő osztálynak terheit szaporítsa. E rendezés elvei fővonalokban következők lennének:

a) Az ezen munkálatban kijelelt utvonalak országosoknak nyilvánítandók, ezeken minden munka költségei az országos közlekedések pénztárát illetik.

b) Első szükség, hogy a már meglevő utak a fentartás s folytonos igazítás elmulasztása miatt el ne romoljanak, azután a könnyen helyre állithatók jól megigazitassanak. s végre újak építenek. Ennélfogva

c) Minden egyes hatóságban számbavéttetik a közmunka mennyiségének fele; a már meglevő, kiigazitandó, s ujon építendő utak kiterjedése mértföldenkint; például Nyitra megyében van országos utvonal mintegy $20\frac{1}{2}$ mértföld; ebből kész vagy kevés igazítással helyreállitható 13 mértföld; egészen ujon készítendő $7\frac{1}{2}$ mértföld. A közmunka fele ezen megyében tehet az országos összeírás szerint körülbelöl 32,763 szekeres, igen annyi tenyeres napszámot.

d) Kiszámítatik minden hatóságban, mennyi kívántatik ezen közéröbül a fenlevő utak jó karban fentartására, továbbá a kiigazitandók helyreállitá-

sára, végre a mi marad az új utak építésére fordítandó lesz.

e) A fentartáshoz, kiigazításhoz vagy új építéshez megkivántató minden pénzbeli költségeket az országos közlekedési pénztár fedezi, illyesek: utépítők, felügyelők, utkaparók, szerszámok, anyagok, mesteremberek s a t. mi eddig a háziadó rovataiban fedeztetett.

f) Ezen kiszámításokat a közlekedések igazgatósága az illető hatóságokkal egyetértve teszi meg, s elkészített minden évre a teendő munkák tervét.

Természetes következése ennek, hogy az itt kijelelt, s országosnak nyilvánított vonalokra nézve megszűnik a megye, város, vagy kerületi hatóságok közti különbség, s az a kerületi hatóságokra nézve csupán a kiállítandó közérő felére nézve kulcs gyanánt marad fenn.

Ezen rendezés lehetővé teszi, hogy minden hatóságban és pedig a közérő arányában minden évben haladjon az utépítés, a háziadónak nevezetes rovata elenyésszék, s az országutak rögtön szigorú felügyelet alá kerüljenek, jól fentartassanak s igazitassanak.

Hogy azonban a közérő alkalmazásának sikere s legyen, *) azt a mostani állapotban hagyni lehe-

*) Hogy mostani állapotában a közmunka legnagyobb vesztetése, mutogatnom sem kell. Kiáltó példát idézhetni fel e részben a Tisza-szabályozási munkákból. Zemplén megye

tetlen; hanem a közmunka megvételére nézve következő módosításokat kell felállítani :

1-szor. Minden hatóságban számba vétetik a köz-erő fele, s annak összege vétetlvén tekintetbe az a kijelelt utvonalon az adózók s siker könnyebbsége szerint alkalmazandó.

2-szor. Minden közmunka szakmánya változtatandó, s minden egyes munkapontra a jövés-menés betudásával meghatározlatik a tartozás mennyisége minden adózó osztályra s munkanemre nézve.

3-szor. Olly helységekre nézve hol a közmunka azoknak távolsága miatt fel nem használható, a megváltás megengedtetik, s ennek mérsékelt bérét a közlekedési igazgatóság és a hatóság egyetértve szabja meg.

4-szer. A váltságra nézve, a munkával tartozó elsőséggel bir: ha ő nem teszi, a helybeli birtokos megválthatja.

5-szor. A köz-erőnek kiszabott felét a közlekedési igazgatónak bár milly más közlekedési munkához felhasználni lehet, az utpénztárt illető költségek kiegyenlítése mellett.

például a bodroközi helységeket kirendelte a tiszai töltésekhez a tárkányi vonalra; ezeknek munkájok kifizetett olly árban, mint önkénytes munkások alkuja volt köbolenként. A beadott hivatalos jelentések szerint a kiállított töltés, s a rá fordított napszámok a köz-erőből 3 ez. kr. napibért mutattak ki, míg önkénytes munkások 20—24 sőt több kr. napibért kerestek.

6-szor. Az utvonal mentiben vagy közelében eső minden közerőt lehessen oda használni, a közlekedéseket illető fele-összevagnak másutti kiegyenlítése mellett.

7-szer. Minthogy a közerő megvételében az adózó osztályra nézve az a legterhesb, hogy a rászabott évi munka bizonyos a kerületi tisztviselő által kiszabott időben követeltetik: e részben szükség hogy minden közmunka-illetőség előre meghatározassék falvanként, s annak letöltésére elegendő záridő adassék, melly alatt az illetők szabadon választott időben teljesíthessék falvanként a kiszabott közmunkát.

A köutak kiállításának tökéjét tenné a fenebbiek szerint

- a) minden kiszabott közmunka fele-része, és
- b) az évenkinti 1,200,000 ez. forint.

A tapasztalat meg fogja mutatni, mennyi eredményre juthat ez uton az ország, s annak fonalán módjában lesz a törvényhozásnak ezen intézkedéseket, mellyek a kényszerítő körülmények közt most tán leginkább kisegithetnek, módosítani vagy gyökeresen megváltoztatni. —

Mindent egybefoglalva, tenne a költségvetés a javasolt közlekedési eszközök kiállítására, és pedig

vaspályákra	80 milliót
folyó-szabályozásokra	8 „
köutakra	12 „

Összesen 100 m. e. ft.

Igaz ugyan hogy ezen előszámítások változásoknak vannak alávetve , s a kivétel folytában olly körülmények állnak elő mikrül a kezdetnél sejtelmünk sem lehet ; sőt bizonyos hogy a kivetett összegekkel sem a folyó-szabályozások bevégezve , sem a kijelölt utvonalak felépülve nem volnának még : azonban azokat bevégezni nem egy évtized , nem is egy kor feladata ; a mi tisztünk azt helyes alapokon meg indítani , s bízni annak további kifejtését az ország ki-fejlesztő erőgyarapodására.

Függelék

A k i s a j á t i t á s o k r u l .

Ha már a közlekedési eszközök minden ágaiban egységet s öszhangzást akarunk eléállítani , nem lehet , hogy a kisajátítási törvényekrül is részletesebben s tüzetesen ne rendelkezünk s a fenálló törvények hiányit ki ne pótoljuk.

Eddigelé az országutakra megkívántató földet a hatóságok ingyen foglalták el minden kárpótlás nélkül hihetőleg azon elvbül , hogy az ut közelsége nagyobb jótétemény a birtokosra nézve , hogysem azon cse-

kély földért, melly közutnak elfoglaltatik, kármentést követelhetne.

Ellenkezőleg a vaspályáknál teljes és tökéletes kármentést rendel az 1836-ki 25 törvényczikk, noha a vaspálya közelsége többszörözött jótétemény a köúthoz képest, s a birtok értékét azonnal, minden más beruházás nélkül, aránytalanul felemeli.

Nézetem szerint sem egyik sem másik mód nem méltányos; egyik nyomja a birtokost, másik terheli a vállalatot igazságtalanul. És ez a tapasztalat utmutatása szerint igen különös eredményekre vezetett, például a központi vasút kisajátításainál. — Olly helyeken t. i. hol a vaspálya vonulata még bizonytalan volt, hogy a birtokosok és községek azt saját hatáiraikra vonják, a szükséges földtért ingyen megajánlották, sőt más nevezetes áldozatokat ígértek a vaspálya jótéteményiért. Ellenben, hol a pálya vonulata bizonyos s kikerülhetlen lön, ott kisajátítás fejében a birtokosok olly árt követeltek, melly nem a föld azelőtti becsét, de a vaspálya által felemelt értékét is túlhaladta.

Ebben tehát arányt és mértéket kell fölállítani, t. i. a köutaknál nem pusztán foglalni, a vasutaknál nem túl az igazságon fizetni s ez által a közvállalatokat terhelni.

Ha a kö- és hajóutakra, vaspályákra, csatornákra foglalt földtér által okozott kárt vizsgáljuk, azt fogjuk találni, hogy ezek által nemcsak semmi kár —

mi megtérítendő volna — nem okoztatik, sőt igen nagy positiv s nem illusorius haszon szereztetik a birtokosoknak, mi az elfoglalt földtér becsét sokkal felülmulja. Én tehát a kisajátítási kármentésnek alapját nem találom a statusra nézve, s megvallom hogy a közvállalat irányában semmi kármentési fizetésnek helyét ott nem látom, hol pusztá föld — s nem különös beruházások is egyszersmind — foglaltatnak el.

Azonban az is igen világos, hogy midőn a közlekedések nyeresége minden közel birtokosra kiterjed, akkor az avval járó terhet egyedül azon földbirtokosok nem viselhetik, kiknek földén esetesen a vaspálya vagy utvonal keresztülmegy.

Van tehát nézetem szerint helye a kármentésnek az egyes birtokosra nézve kívül a föld elvételik, de ezen kármentés terhe nem a statust illeti, hanem az okozott sokkal nagyobb nyereség részeseit t. i. az érintett községeket.

S ezért igen helyesnek tartom a kisajátításokra nézve azon intézkedést, melyet a közelebbi országgyűlés a hajóutak kisajátítására nézve felállított — az 184³/₄-ki irományok könyvében 333 sz. alatt — t. i. hogy a szükséges földtér kisajátításának költségeit aránylag a birtokosok közönsége fedezze, s a közvállalat csupán a különös beruházások mint kertek, épületek, ültetvények felesleges költségeit pótolja.

Ezen intézkedés hazánkban annyival könnyebben életbe léptethetik, minthogy a legtöbb határon még rendbeszedés sem hajtatott végre, s a birtokos, kitül a közvállalatokra elvételik a föld, ugyan-
csak földben kielégíthető lesz.

VII. FEJEZET.

A végrehajtás rendezése.

Ha visszaemlékezünk a közelebbi országgyűlésnek e tárgy körüli vitatkozásira, nem szükség itt fejtegetnem, miszerint a közlekedési ügy rendezése körül, ez sajátkép az életkérdés, mellynek szerencsés, vagy bal megoldásátul függ nemcsak anyagi állásunk, de sokkép minden egyéb viszonyaink további fejlődése s jövődjöje is.

Kimondottam akkor is, azóta is több alkalommal, hogy a haladás némi veszéllyel jár; minden uj rendezés, melly szerkezetünk történeti alapjait ujjal cseréli fel, némi crisist idéz elő; de meg vagyok győződve, hogy a veszteglés bizonyos halál, s így a koczka, melly a haladást kíséri, nem rettent el soha, mert erős hitem, miszerint van fajunkban élet-erő elég a szerencsés kibontakozásra.

A végrehajtási rendezés tekintetében elegendő példa áll előttünk Europa többi országaiban; az al-

kotmányos formák, melyekben ez másutt forog, egész fejlettségökben ismerttek. Tagadni ugyan nem lehet, hogy nálunk sajátyszerű viszonyok is követelnek különös tekinteteket, s léteznek tényleges állapotunkban fen és len gátak, melyek a másutt életben levő formáknak teljes alkalmazását nehezítik. Meggyőzött azonban a közelebbi országgyűlés is, miszerint törvényhozásunk azon formákkal ismeretes, s alkalmazásuktól — mennyiben viszonyink engedik — nem idegen. Legyen azért nekem megengedve, hogy a közelebbi országgyűlés állapotadásait minden indokolás nélkül egyszerűn felemlitsem; fejtegetésimet pedig csak azokra intézzem, hol nézetim eltérnek, s melyeknek bővebb indokolását a múlt országgyűlés végzésesei szükségessé teszik. —

A végrehajtás fő elveit kettőben kell megállapítani; u. m.

1-ör Felelőség.

Miből — mint ez már országgyűlésileg elismertetett, — önkényt következik, hogy:

a) ez csak személyre alkalmazható, testületre nem.

b) ennek biztos, s gyakorlati értelme a végrehajtó parlamentális állásában, s ahhoz való viszonyban keresendő. —

c) a felelőség egy részről, más részről feltétlen engedelmisséget követel.

d) a végrehajtó felelősége a végrehajtási hivatalnokok megválasztására, s elbocsátására nézve teljes korlátlan hatalom nélkül, meg nem állhat.

2-or Központosítás.

Hazánk állása, a csekély erő, mellyel rendelkezhetünk, a viszonyok sebes fejlődése, s állapotunk nyomasztó volta mulhatlanúl megkívánják, hogy az erőből, mellyel az ország közlekedési eszközök kiállítására fordíthat, semmi ne vesztegetessék el. Ez pedig másképp nem lehet. csak ha a közlekedési ügy központosított felügyelet alá adatik minden ágai-ban, mi által minden részletes munka az egész országban, egy országos közlekedési rendszer kiegészítő részévé válik, s ez az mire törekedni kell. Ebből következik:

a) Az 1836-ki 25 törvényczikk *) világos el-

*) Sajátkép ez a törvényczikk olyan, melly önmagát eltörölte, miután bevezetésében ez áll:

„A legközelebbi országgyűlésig — — — ideigleni határozat gyanánt rendeltetik.“

Világos ebből, hogy e törvényczikk csak három évre hoztatott; azonban az abban foglalt jogokat magán vállalkozók még sokkal később is vették igénybe, mint tudva van. Így például a központi-vasut-társaság 1844-ik év Márt. 13-kán kötötte szerződvényét. Szükség azért világosan kimondani, mikép e törvényczikk eltöröltetik.

törlése, ezentúlra pedig azon szabály megállapítása, miszerint önmálló vasutakat, melyek nem egyes helyeknek az országos vonalokkáli összeköttetését czélozzák, csak országgyűlés engedelmével le-hessen bárkinek építeni. Az összeköttetési szárny-vonalokra azonban tért kellene nyitni egyesek tevé-kenységének, a magánipart felébreszteni, s megen-gedni hogy ezekre a közlekedési igazgató adhasson engedélyt. Sőt mennyiben a szárnyvonal egy már elfogadott, és országos segedelemmel készítendő köút helyét pótolná, az országos közlekedés igazgatója a kiszabott összegig az ország nevében mint részes állhasson be.

b) Folyókon, mint az országos közlekedés má-sodrendű eszközein semmi munkát senkinek tenni nem szabad a közlekedési igazgató tudta, s helyben-hagyása nélkül.

c) A köutak körül minden ezutáni munka, mely akár országos közlekedési, akár hatósági kezelés alatt tétetik, a közlekedési igazgató fölügyelete alá helyeztetik, annak terveit a közlekedési igazgató bírálja meg, irányzatát ő határozza el. Ez alól csak a meglevő nem országos utak fentartása, s a határ-beli utak vétetnek ki.

A közlekedési eszközök minősége, iránya hatá-rozza el egyes helyek, sőt vidékek jövőndő sorsát; ez a kereskedésnek új vonalat, új fokhelyeket te-remt; itt emel, ott süllyeszthet is; ezért ezt csak

maga az ország által felállított felelős hatóság országos szempontokból intézheti el helyesen, más nem.

A végrehajtás e két életfeltétele t. i. a felelőség, s központosítás hogyan fér meg a törvényhozás mostani rendszerével, nem ide tartozó kérdés; annyi mindenestre világos előttem, hogy a felelőség elve teljes megnyugvást a nemzetnek nem nyújthat, a végrehajtó állását kéteessé teszi, és felette nehezíti, sőt azt terhes alternatívákba helyezi évenkénti országgyűlés nélkül. —

Lássuk ezek után a végrehajtási rendezés részleteit.

a) A közlekedések kiállításának módjárul.

Tagadhatlan, hogy Magyarország mostani állásában, tekintve kiterjedését, népességét, különösen pedig azon gazdag forrásokat, mikkel a természet olly bőkezűn ellátta, igen csekély teher elviselésére képes. Igen meddő fáradság volna taglalni az okokat, mellyek e tényleges állapotot hazánkra idézték, elég ebből az eredményt feljegyezni, s szemelől nem tévesztetni, mert épen ezen tény határozza el a közlekedések kiállításának elveit.

Nekünk saját nemzetiségünket kell még megmenteni; mert legyen bár törvényeink, kormány-

székeink, s az igazgatás nyelve mindenütt magyar, hangozzék bár k. királyunk, s fenséges családja ajkairul a hazai nyelv, tanitassék bár minden iskolában a tudomány magyarul, legyenek magyar lobo-
gók és pénzek: mind ez nem menti meg nemzetünket az enyészettől: ha a magyar birtok idegen kezekre jutna, s a magyarfaj koldus néppé válnék saját honában. — Mi pedig inkább e veszélytől félhetünk, mint akármitől, s éppen mert az anyagi jólét forrásai fejletlen hevernek, a pazarlás napirenden, a szorgalom nem igen gyümölcsöz, a földbirtok becse igen csekély, jövedelme parányi.

Arrul talán senki sem kételkedik, hogy jól rendezett közlekedések mindenfelé emelik a birtok becset, fölélesztik — mert jutalmazták — a szorgalmat, sokszorozzák a jövedelmet, s ez által tehetősé tesz a nemzetet, s ez most mindenekfelett. mire törekednünk kell.

Ebből kettő következik elvitathatlanul u. m.

a) Most egyelőre annyit kell követelni a nemzet-
től, mennyit csak kiállítani saját romlása nélkül meg-
bír. Többet venni, nem tenne egyebet, mint sok
nemzetségek bukását rögtön decretálni, s evvel a
magyar birtokot idegen kezekre juttatni, mi ön-
gyilkolás volna. És e tekintetben ne ámitsuk magun-
kat azon deszkavédelemmel, mit a hajótörésben a
honosítási törvény nyújthat; mert egyfelől már annyi
előzőtt honosítás van a múltban, hogy a jövőendő

minden kecségtetése ábránddá változik; másfelől alig lehet oly honosítási törvényt alkotni, mely kiátszást kizárjon, s nemzetet megvédjen az elmerültéstől, ha neki indult. —

b) Azon terhet, melyet viselnünk lehet és kell, a közvagyonosodás czélaira fordítsuk, azaz a csekély erővel oly beruházásokat tegyünk, melyek nemzetünket e nyomasztó állásból kiemeljék, főleg pedig kifejtsék a képességet nagyobb teher, s beruházás viselésére. —

Ha hazánk kiterjedését, népességét, szükségéit egybevetjük a többi európai statusokéval, valamint azon tőkét, melyeket azok a közlekedésekre már eddig befektettek, azonnal látni fogjuk, hogy az ezen javaslatba foglalt közlekedési eszközök, és ezekre követelt összeg egyedül az első kezdet az ország anyagi kifejtésének nagy munkájában; annyi t. i. mennyi az első szükségeket némileg kielégíti; főleg pedig mennyi czélszerűen felhasználva, s szigorún kezelve kifejtheti gyorsabban, mint hisszük, a képességet, hogy a nemzet önmagátul ne legyen kénytelen megvonni saját felvirágzásának további eszközeit. —

Ezeket nem tartottam feleslegesnek előrebocsátani azért, hogy meggyőződésemet, s a czélt melyet a csekély kiállitható pénzerő beruházására nézve követnünk kell, kimondjam. Mennyit állithatunk ki évenként, s minő forrásokból merítsük közszükségeink

tőkét, az országgyűlés által más helyre utasított. Nem akarok azért itt arról szólni; e helyett taglalás alá veszem saját állásunkat a közlekedési eszközök egyikének, t. i. a vaspályáknak kiállítása irányában, hogy kitűnjék miként kell a javasolt vaspályahálózat eléállításában eljárunk. — Ugyan is:

Olly országokban, hol kifejlett ipar, forgalom, főleg elegendő tőke van, melly versenyt keres, ott épen ezen körülményben van némileg biztosíték az ellen, hogy valamelly iparvállalat hosszú időre nyomasztóvá váljék a kereskedelemre nézve. Nálunk azonban még a gazdasági ipar is igen alant áll; szállítványink a gazdaság első nyers terményiből állnak jobbadán, tőke, nemcsak melly versenyt állíthatna, sőt az is hiányzik, melly gazdaságunk kellő emelését s a nélkülözhetlen beruházásokat fedezné. Mi tehát közvállalatinknál mindenesetre idegen pénzre szorulunk.

Azonban hazánk néptelensége, iparunk állása, terményink tulajdonsága, valamint kevés kecsegtető kilátást mutat az iparvállalati nyereseményekre, úgy más részről, a mint már fenebb kifejtettem, vasutaink rendeltetését megváltoztatja. S ezokért elengedhetlen szabállyá teszi számunkra:

1. Hogy a vitelbér szabályozását utósó részletekig az ország folyvást kezében tartsa, s azt az iparfejlődés igényei szerint rendezze; t. i. ha nyomasztó az, némelly termények szállítására, s a köz-

érdek kívánja, azt leszállíthassa. Nem elég ehez képest, hogy az ország csak a vitelbér maximumát szerződvényileg határozza el; de szükség, hogy a vitelbér egyes árúkra alkalmazva a mutatkozó szükséghez képest folyvást módosítható legyen.

2. A vaspályák egész vonalát utósó részletig az országos megállapítás után, a közlekedések igazgatójának kell elhatározni, s ezt nem lehet vállalkozók önkényére bízni.

3. A lehető legolcsóbb, s takarékos kiállításrul kell az országot biztosítani, mert a végén minden e körüli eltérés, vagy az ország pénztárát, vagy a kereskedést terheli.

Nem lesz talán érdeknélküli a fenebbiek bővebb kifejtéséül, röviden visszaemlékezni azon vitatkozásokra, s vitelbér körüli adatokra, melyek a közelebbi országgyűlés alatt a fiumei vasut körül felhozattak; u. m.

Egyik kimutatásban, mely az országgyűlésnek benyújtatott, a mostani szállításbér egy mázsáért a Dunától Fiuméig 90—160 ezüst krajczárban mutatattik ki.

A fiumei társaságnak ajánlata szerint Vukovártul Fiumeig a vitelbér $64\frac{1}{2}$ mértföldnyi vaspálya vonalra egy mázsáért $65\frac{1}{8}$ e. krt tenne.

Ugyanezen kimutatásban az odessai vitelbér az ádriai tengerpartig 35 e. krtban mutatattik ki.

Más kimutatásban egybehasonlítatik a magyar, odessai, s galaczi gabna ára a fiumei piacon következőkép:

	Vuková r.	Odessa.	Galacz.
egy mérő ára	2 f. 6 kr.	2 f. 20 kr.	1 f. 50 kr.
vitelbér Fiuméig	— 36 „	— 30 „	— 45 „
ára Fiumében	2 f. 42 kr.	2 f. 50 kr.	2 f. 35 kr.

Sőt végre a fiumei társaság mint tényt említi fel az 1844-ik tavaszi conjuncturákat, midőn Fiumében $1\frac{1}{3}$ mérő azaz egy stajo magyar buza 19 ez. kral került kevesebbe, mint az odessai, mégis képes volt saját tengerpartunkon az odessai buza vevőkre találni, mert még saját népünk élelmére sem volt elegendő magyar buza ott.

Mindezen részletes adatokat nem azért említem itt fel, hogy számítási alapul használtassanak; nem is akarok azokon épen semmit építeni; annyi még is kétségkívülvé válik — s ez mit akarok — miszerint kereskedésünk a tengerparton a vitelbértől függ; mert ha — feltéve — a fenebbi hasonlítás a vukovári, odessai, s galaczi buzaár közt állna, a fiumei társaság által ajánlott gabnavitelbér mellett — melly pedig a központi vasut bérénél 50%-el olcsóbb — még hazánkból semmi gabnát kivinni nem lehetne; mivel a felvett 36 e. kr. vitelbér helyett egy mérőre 56 e. krt számítva a magyar buza sokkal drágább volna Fiumében mint az odessai vagy galaczi; s

vaspályánk könnyen arra szolgálhatna, hogy idegen gabna közelebb is nyomuljon országunk belsejébe.

Továbbá noha meghatározza az ország a vitelbér maximumát, ez a gyakorlatban máskép üt ki. Például Pest Vácztul egyenes vonalban legfeljebb $4\frac{1}{2}$ mértföld, a vitelbér egy mértföldre szerződvényileg $1\frac{1}{2}$ kr. mázsájátul: — azonban a vasut görbületei s kitérések meghosszabbítják a vonalt, s az 1846-iki Augustus 1-ső napján kihirdetett tariffa szerint Pesttől Váczig mégis:

az 1 osztályú czikkeknél 9 kr.

2 osztályuaknál 12 „

3 osztályuaknál 24 „ vitelbér fizetetik.

Ebből csak az következik, hogy minden bér-szabályzat mellett a pálya kitérései által az egész vitelbéri számítás meghiúsulhat.

Végre számtalan okok harcolnak a mellett — mit fejtegetnem sem kellene — hogy egy ország közlekedési fejlődésének első stadiumában a rendezés vezetését egyáltalában másra nem bízhatja, s azt önmagának kell kezébe venni. Nincs Európának országa — Angolországot kivéve — mely vaspályáira merészlettel volna a magánosok iparának teljesen szabadtért nyitni, s ott is elvégre a verseny olly állapotokat idézett elő, mellyek miatt most az ország beavatkozása aligha kikerülhető leend.

Szóval, ha vasutainkat a nemzeti felvirágzás valódi eszközeivé akarjuk alakítani, szükséges, hogy

azoknak kiállítására, irányaira, s különösen a bér-
szabályzásra az ország állandó befolyását biztosítsa.

Ez pedig áldozat nélkül nem történhetik.

A kérdés már most számunkra az: miben álljon
ezen áldozat?

kamatbiztosításban e egyenlőn minden
vonatra nézve? vagy pedig

egyenesen országos vaspályákat állítsunk
e ki? vagy végre

az ország bocsásson ki kamatbizto-
sított részvényeket úgy, hogy bizonyos részt
mindig megtartsion, mellyel befolyásának túlsúlyát
állandón biztosítsa.

Nézetem szerint, mintán mostani állásunkban
minden fillérrel gazdálkodnunk kell, leghelyesbnek
azt tartom, ha egyenesen

országos vaspályák

állítatnak ki, s pedig következő okokbul:

1-ör. Tudatik, hogy a vasutak kamatolása igen
különböző egyes vonalakon; ha az ország saját vas-
pályáit vállalkozóknak adja által, azok bizonyosan a
legjövedelmesbeket foglalják el, s az ország el-
veszti ezeknek előnyeit, mellyek a kevésbé jöve-
delmezők kárait némileg egyenlíthetnék.

2-or. Miután nagy fontosságú nálunk a vonalok
iránya, és különösen az, hogy azok minélelőbb moz-
gásba tétessenek, országos kiállítás mellett e rész-
ben is leginkább biztosítva volnánk.

3-or: Az országnak vannak leginkább kezében olly segéd-eszközök, mellyek sajátyszerű viszonyaink közt szükség esetében kisegithetnek: minő: közérő, testületek részvéte, nagy tőke.

4-er: Előre biztosan nem határozhatni meg, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasut-rendszer: s míg ez kifejlenék, mindenesetre szükség hogy az ország teljesen megóvjá intézkedési jogát, minden idegen befolyástul.

5. Igaz marad mindig — mit a fiuméi társaság az országgyűlésnek beadott nyilatkozványában mond, — miszerint: vállalkozók soha, és semmi esetben nem nyújthatnak a közönségnek közlekedési olcsóság tekintetében olly kedvező feltételeket, mint a status, melly a közlekedési eszközöket egyenes jövedelem-forrásnak is tekinteni nem kénytelen, s áldozatainak — ha ugyan annak nevezhető — bő jutalmát nyeri a kereskedés felvirágoztatásában, s a közjólét eszközlésében.

6. A kamatbiztosítási rendszernek vannak még más terhes oldalai is u. m.

a) A vitelbér maximumának meghatározása mellett — miután a drága és olcsó mértföld jövedelme egyenlő — a vállalkozóknak minden kitérés, mellyben az akadályokat kikerülik, s a pálya költségeit egy mértföldre leszállítják, nyereség; ellenben a forgalomra nézve nagy veszteség.

b) Olly vonalakon, hol még most csekély a for-

galom, következöleg a vállalkozók csupán a biztosított kamatokra támaszkodhatnának, mit sem tesznek a vonal élénkítésére, sőt a szállítás elhanyagoltathatik.

c) Hazánkban nem remélhetö, hogy minden fennebb kijelelt vonalra vállalkozók találkozzanak, s ebbül az következik, hogy a kecsegtetöbb vonalokat vállalkozók vennék át kamatbiztosítás mellett, a többi mégis az országra maradna.

d) Nálunk minden vállalkozás a vasutakat okvetlen idegen kézre, s idegen befolyás alá juttatná.

7. Megemlítendönek tartom még azon nem kis fontosságú körülményt is, hogy ha az országosan kijelelt vonalok kamatbiztosítás mellett kiadandóknak határoztatnak, egy vidék hamarább ellátatik, másik a nélkül marad jó ideig, s ez belviszonyinkra bonyodalmat hozhat, habár egy időre is.

8. Mindig szabadságában áll az országnak, ha idejét látja, s a közérdek engedi késöbb is kellö biztosítékok mellett a vasutakat részvény-kibocsátás útján vállalkozóknak átadni, s ez által a kiállítási tőkét részben másra szállítani.

Ennyi okokbul határozott véleményem az, hogy hogy most mig az ország saját közlekedési ügyeinek hatásaiban tájékozni nem birja magát, a vaspályák ügye országos kezelés alatt tartassék; mi mellett a takarékoság és olcsóság a kiállításban verseny megnyitása, s jó rendezés mellett ép ugy elérhetö, mint magánosok által; s ha nem is volna ez így, sokkal

fontosb tekintetek követelik ezt parancsolólag most tőlünk, mintsem attul eltérni lehetne. — Továbbá:

Annak elhatározásánál, hogy közlekedési eszközeink országosan állitassanak ki, ha valóban sikert akarunk, megállni nem lehet; hanem el kell multhatlanul határozni a törvényhozásnak azt is, hogy a kiállítás lehetővé tétessék

Statuskölcsön felvétele által!

Hogy ez máskép nem is lehet, szolgáljanak következő okok támogatásul:

1. Vegyük mindenekelőtt közelebbrül számításba azon követeléseket, melyek az országtul mint közszükség rovatai pénzsegélyt sürgetnek; ugyanis:

A közlekedési eszközök különösen a halaszthatlan

fiuméi,

debreczeni,

aradi,

miskolczi vaspályák;

Duna,

Tisza,

Dráva,

Száva,

Maros,

Szamos,

Körös,

Bodrog,

Vág és Garan ,
 Rába, Rábcza, Repcze s a többi folyók rendezése,
 Hajó-utak váltsága s igazítása,
 Luiza-ut megváltása,
 Fiumei kikötő rendezése ,
 Országutak építése,
 Hidak kisajátítása. E felett
 Nádoremlék,
 Országos pénztár adóssága ,
 Országház.
 Nemzeti muzeum,
 Nemzeti színház ,
 Gazdasági egyesület.
 Statisticai hivatal .
 Népnevelés ,
 Lótenyésztés,
 Pest város biztosítása ,
 Ludovicaea ,
 Siketnémák-
 Vakok-
 Tébolýodottak intézete. s a t. s a t.

Sok van ezek közt , miket a közelebbi ország-
 gyűlés már fedezendőknek határozott. Már most kér-
 dek mindenkit. ha az ország évi jövedelme fordíta-
 tik ennyi szükségek fedezésére , hogy lehet azon
 néhány milliót, mit évenként kiállithatunk józanul ugy
 felosztani ennyi szükségek közt, hogy annak sikere
 érezhető legyen ?

2. Az általános európai sebes fejlődés sem tűri, hogy mi igen hosszú időre halasszuk közlekedésink rendezését; most még béke kedvez, mellynek ideje bizonytalan, s tartósságát senki sem biztosíthatja: szükség azért az időt hatállyal felhasználni, míg nem késő.

3. Hazánkban a birtok-crisis, melly mostani sülyedésünkben fenyegető, addig veszélyes, míg a birtok bece nem emelkedik, jövedelme nem szaporítatik: nekünk tehát nem kell egy napot sem vesztetni, hogy a magyar birtokosban vagyonához való szilárdabb ragaszkodást ébresszünk, s nyomasztó helyzetéből, s evvel a veszélyből kiemeljük; — jelenlegi állapotunk olyan, mi ha még 2—3 évtizedig tarthatna, meglehet az orvoslás késő.

4. Nem csekély fontosságú ok számunkra az is, hogy illy szegény országban a beruházás terheit, a nemzet már jobbadán a közlekedési eszközök gyümölcseiből fedezhesse, s a képesség minél előbb kifejtessék, a teherviselés eredményeiben áldásthozó legyen, s megszeretessék.

5. Ha az ország folyó jövedelmeiből kellene a közlekedési eszközöket kiállítani, az egész adótöke elvonatnék más beruházási térről, a nélkül, hogy a pénz más forrásokból szaporítatnék, s ezt az ipar egyes ágai kétségkívül megéreznék, mellyeknek most is — kivált a mezőgazdaságnak — hiányzik a beruházási töke. — Végre.

6. Az évi jövedelem beruházása a legnagyobb bonyodalmakba vezetne, midőn például a fiumei vasut talán 8 év jövedelmeit egymaga követelné, a többiek szinte éveket: hogyan lehetne a sorozat nehézségeiből kibontakozni?

Legyen e tekintetben visszaemlékeztetni szabad a mult országgyűlés bonyodalmira, midőn a parányi tőke annyi rovatokra apróztatott, s végre egy rovat osztályosai az országutaknál ismét annyira egybe-bonyolodtak, hogy végre indítványozták, miszerint az egész öszveg a központi megyének adassék, mert annyian hasznát ugysem vehetik.

Ennyi okok sulya legyen elegendő meggyőzni mindenkit, hogy az ország évi jövedelmét bizonyos részben tőkésíteni kell, s ezt közlekedési beruházásokra fordítani. — Azonban hogy még világosabban kitűnjék, mikép ez máskép nem lehet, megkísértem a beruházás részleteit is kifejteni, s mintegy láthatóvá tenni a pénzmunkálkodás kifejlődését.

Meg kell itt azonban előre jegyeznem, miszerint e kimutatást egyedül példa gyanánt hozom fel némi tájékozással. Jól tudom én, hogy nemzeti kifejlődésünket, s a kibontakozás phasisait a jövőendő homálya fedi; tudom azt, hogy nemzetünk e beruházásoknál meg nem állapodik, meg sem állapodhatik; tudom azt is, hogy az országos kölesönbüli kibontakozás nem szokott történni azon az alapon, mellyen megindul; ismerem azon különbséget is mi hazámfiain s például az angol közt

létezik, melly szerint t. i. ez közadósságot könnyebben, magán adósságot ellenben igen nehezen vesz; midőn mi közadósságtul igen irtózunk, magánkölcsönnél annyival könnyelműbbek vagyunk: ismerem végre a közadósság nehézségeit; mindez azonban meggyőződésemet nem ingatja meg. Legyen egykor a vagyoni közemelkedés, s ez által az értelmi erő is magasb fokra emelve, megteszi azonkor azt, a mire hivatva van. — Előttem más nemzetek hasonló fejlődési példája áll, s az ut, melly őket — a kezdőket — a jólét azon fokához vezette, mellyen látjuk, minket sem vezethet — ha bennünk életerő van — az enyészethez!

Az alábbi példaszámítás kimagyarázására szükség bizonyos számokat felvennem, s következőket megjegyezni:

1. Tegyük fel, hogy az országos pénztárba évenként egyenes adózás útján fizetetnék 3 millió ezüst forint; e felett indirect adózásul némi jövedelmi források jeleltetnének ki.

2. Ezen alapra felvétetnék időnkint s a szükség szerinti részletekben 100 millió ezüst forint.

3. A felvett statuskölsön kamatja képezné a figált terhet; a többi ellenben a függő adót.

4. Tegyük fel, hogy vaspályáink részletekben megnyitva, s mindig mozgásban tartva a befektetett tőke kamatait annyira fedezik, hogy csak $2\frac{1}{2}\%$ el kellene az ország pénztárának a kamatokat pótolni.

5. Mivel a folyórendezések s utkészítés költségeinek — melyekre 20 milliónyi beruházást indítványoztam — kamatai egészben az országos pénztár terhére esnek, ez az egész 100 millió kamatát épen $\frac{1}{2}\%$ el neveli, s ezért az összes 100 millió kamatainak fedezésére pótlásul vegyünk 3% et, mely az országos pénztár által lenne fedezendő.

Ezen felvételek után meg kell még jegyeznem, hogy a 100 milliót például 1860-ik évig bírnók beruházni, a pénzügyi munkálkodás következőkép fejlődhetnék ki:

Év szám	Országos évi jövedelem	Évenkénti beruházás.	Ennek 3% kamata mely az országos pénztár által pótolandó	Az országos pénztárban marad tőke
	ez. frt	ez. frt.	ez. frt	ez. frt
1849	3000000	—	—	3000000
1850	3000000	4000000	120000	2880000
1851	3000000	7000000	330000	2670000
1852	3000000	9000000	600000	2400000
1853	3000000	10000000	900000	2100000
1854	3000000	10000000	1200000	1800000
1855	3000000	10000000	1500000	1500000
1856	3000000	10000000	1800000	1200000
1857	3000000	10000000	2100000	900000
1858	3000000	10000000	2400000	600000
1859	3000000	10000000	2700000	300000
1860	3000000	10000000	3000000	—
összes.	36000000	100000000	—	19350000

Hogy ezen összeállításba foglalt 3% évi pótlék valószínűségét kimutassam, szolgáljon némi fel-

világosítás gyanánt a központi vasut igazgatóságátul nyert alábbi adatok összeállítása s az azokbul vonható eredmény. Ugyanis

I. Kimutatása

a központi vasut Pest Vác közti vonalán volt forgalomnak

	Személy		Árú		Bevétel	
	össze- sen	esik egy hó- napra	össze- sen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
1846 jul. 15- től — 1847 apr. 30-ig .	91½ hó					
1847 maj 1-től — 30ig . .	204918	21570	20515	2159	74614	38
	51711	51711	22264	22264	15065	39
	10½ hónapi bevétel . . .				89680	17

II. Kimutatása

a központi vasut Vác Szolnok közti vonalán volt forgalomnak

	Személy		Árú		Bevétel	
	össze- sen	esik egy hó- napra	össze- sen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
a pest-szolnoki vonat megnyi- tása azaz						
Sept. 1ső nap- jától nov. 30-ig . . .	91624	30541	127052	42350	113394	58
Dec. 1-től — 31-ig . . .	18185	18185	93499	93499	32860	2
					146255	—

Az I. kimutatásból következő eredmények fej-
lenek ki:

10½ hónapi forgalom bevételeit véve szá- mitásba ad egy hónapra közép számi- tással jövedelmet	ez. frt.	8541
Tesz tehát egy évi bevétel		102492
Ebből 50% kezelési költségre		51246
marad tiszta jövedelem		51246
Ezt felosztva a geogr. mértföldekre Pest- től Váczig ad egy mértföldre tiszta jö- vedelmet		10249

Ha már most egybevetjük ezen jövedelmet a
felvett kiállítási költséggel egy geogr. mértföldre,
melly 320000 e. forint, kifejlik 3½₁₀ kamat.

Meg kell itt jegyezni, hogy e vonalon olly cse-
kély még — mint a kimutatásból látszik — az árú-
szállítás, hogy csaknem semmi, mi a vonal elkészül-
tével egészen más eredményeket idéz elő.

A II. kimutatás szerint a 4 hónapi

forgalom lökéje mutat egy hó- napi bevételt	ez. frt.	kr.	36563 45
ennek 50%-je kezelési költségre tesz			18281 52½

Marad tiszta jövedelem . 18281 52½

Ezen havi tisztajövedelem tesz 1

évre: 18281 frt. 52½ kr. $\times 12 = 219382$ 30

Ezen évi tiszta jövedelmet felosztva
 a 19 geog. mértföldre Vácztul Szolnok- ez. frt. kr.
 kig ad egy mértföldre tisztajövedelmet 11546 26

Az itt kifejtett évijövedelmet egybevetve a ki-
 állítási költséggel egy mértföldre számításunk szerint
 t. i. 320,000 ez. ftal, kifejlik évenként valamivel
 több mint $3\frac{6}{10}$ kamat.

Meg kell ehez jegyeznem miszerint

a) a kimutatott hónapok a legterhesbek, mert
 az ut járhatatlansága miatt a szállítás a vaspályához
 igen nehéz.

b) A gőzhajózás e hónapokban hiányzott, s a ti-
 száni szállítás más hajókon is a legcsekélyebb e hó-
 napokban.

c) A vitelbér ezen a vonalon igen nagy, úgy
 hogy a 3-ik osztályú árúk például a gyapjú Szolnok-
 tul Pestig mázsánként 56 ez. kr. vitelbérrel van ter-
 helve, holott jó utban tengelyen olcsóbb. —

Mind e mellett eléggé valószínűvé teszik a fe-
 nebbi kimutatások a számításimba foglalt azon fel-
 vételt, miszerint az országnak 3% kamatot fedezni
 nem fog kelleni, sőt sokkal kevesebbet s azt csak a
 számítás biztosságáért vettem fel.

Ezek után a fenebbi táblából, melly az éven-
 kénti beruházást mutatja, következő eredmények fej-
 lenének ki:

a) 11 év alatt befektet az ország 100 millió ez.
 ftot s kiállít 300 mértföld vasutat, 8 millióig folyóit

rendezi. 12 millió s a közmunkák erejéig kőutakat állít. Ha a folyójövedelemből akarná ezt elérni, kellene hozzá $33\frac{1}{3}$ év.

b) Azon ideig míg az egész 3 millió évenként kamat gyanánt fizetendő volna, gyűl az országos pénztárba 19,350,000 ez. ft s az indirect jövedelmek, mikből a fenebb elsorolt s részletesen meghatározandó közszükségeket fedezni lehetne részenként.

c) Ha felvesszük mérlegelés kedvéért például: hogy az ország a 100 millió tőkét szokott 33 éves törlesztésre felveszi s pár év alatt beruházza; — vagy az évi jövedelemből ennyi beruházást részenként tesz: világos hogy mindkét esetben a $33\frac{1}{3}$ év végével adósság nélkül állna. de első esetben a törlesztési évek nagyobb részén megnyerné a közlekedés gyümölcseit, s hihetőleg a törlesztendő kamat-pótlás mindig alább szállna, míg a jövedelemből kiállítás mellett csak 33 év múlva élvezné az ország a rendezett s egybefüggő közlekedések jótéteményeit. Végezetre:

Itt van helyén szólni a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében országosan adandó segélyről.

E napokban nyújtandom be a tiszá-szabályozás fejlődéséről jelentésemet. Abban úgy hiszem elég világosan ki leendő mutatva, miszerint a megkezdett szabályozás az ország segedelme nélkül aligha sebesebben kifejlődhetik: s hogy e segély egy részt

abban áll, miszerint az ország minden saját terhelésén kívül szerezzon a tiszavölgyi birtokosoknak kölcsönt, s engedje meg annak a birtokosok körülményei szerinti könnyű törlesztését.

Már ha a törvényhozás az országos közlekedések kiállítását status-kölcsön alapján rendezi, a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében adandó segítség igen könnyűvé s egyszerűvé válik: mert csupán egy felhatalmazásból áll, mellyel a közlekedési igazgató felruháztatik, s ennek következtében a társulattal egyetértve, megszerzi számára is a szükséges milliókat, s azoknak biztosítása iránt a társulattal szerződik.

Ez uton igen könnyűvé válik, az ország többi folyóinak szabályozását is mozgásba hozni; mert azon folyók birtokosai is ösztönt találnak abban, hogy az ország segedelmére számolva, körülményeikhez képest fedezhetik a szabályozásnak most jobbadán alig megbirható költségeit.

b) A végrehajtó hatósággrul.

A közlekedési ügy rendezésének ezen ágában legkisebb fejtegetési tér maradt fen számomra; részint mert a főelvek már a közelebbi országgyűlésen eléggé megvitatva voltak, s akkor olly állapotást nyertek, mellyek első kiindulásul elfogadhatók; részint mert az igazgatási gépezet elhatározásában igen

apró részletekre bocsátkozni inkább káros mint célravezető volna. Legyen azért elég a főelveket pusztán elsorolni, mint azokat a közelebbi országgyűlés már elfogadta: u. m.

1. A közlekedési ügyek végrehajtója az országos közlekedések igazgatója lenne, kit ő felsége nevez ki.

2. A közlekedési igazgató az országgyűlésnek felelős s mind két táblán üléssel bír.

3. Az országos közlekedések igazgatója teljes hatalommal ruháztatik fel a közlekedési hivatalnokok kinevezésében és elbocsátásában.

4. Rendeletei mind hatóságokat mind egyeseket kötelezők. s azokért csak az országgyűlésnek számol.

5. Ha az országgyűlés bizodalmatlanságot szavaz, hivataláról lelépni köteles. —

Szabadjon ez utósó elv tekintetében visszaemlékeztetni a közelebbi országgyűlés vitalkozására, miután e pont akkor legtöbb fejtegetésekre nyújtott anyagot. Nekem a kérdés, valljon t. i. egyik vagy mind két tábla bizodalmának megvonása kellessék e a lelépésre? mint akkor, ugy most is olly fontosságúnak nem tűnt elő mint általánosan vétetett. Mert a felelőség elve véganalysisben ugy is csak bizonyos moralis súly, mellynek physikai értelme a dolgok rendes folyamán kívül esik. — A közlekedési igazgató ország hivatalnoka. az országnak rendi táblá-

ján, üléssel bir, s tanuja minden discussioknak, mellyek személye felett a két tábla közt keletkezhetnének eltérés esetében. Nem lenne e a képviselő testület többsége föllépésének annyi erkölcsi súlya, hogy a bizodalmat vesztett közlekedési igazgatót lelépésre kényszeritse? És a förendi tábla, miután nem a politikai kormányzás hatalmárul, de az ország anyagi érdekeinek kezelésérül van szó, felfogná e az anyagi érdekeket áldozni egyes személynek? Az ezen viszonybul eredhető minden bonyodalom annyival kevésbé aggaszthatja a törvényhozást, mert még azon garancia is fenmarad a táblák számára, hogy a függő jövedelmeket a bizodalmat vesztett igazgatótul megtagadhatják. —

Szólnom kellene még a végrehajtásra megkívántató központi és vidéki hivatalnokokrul. E részben azonban legtöbbet a tapasztalás fog kifejteni, s e tekintetben az országos közlekedések igazgatójának szabad kezét kellene adni, míg a tapasztalás vezérleténél bizonyos rendszer állapotást nyerhet. Azért csak fővonalaiban kívánom a rendezést itt érinteni, hogy némi szabályt a fizetések maximumára nézve ki lehessen mondani.

Állna a központi testület körülbelöl az igazgatón kívül:

Aligazgató s öt ülnökbül, kik közül az

1. Az országos pénztárt s a pénzkezelés minden viszonyait,

2. A vaspályákat és folyó-rendezéseket,
3. A kőutakat s közmunkákat tartaná eviden-
tiában;

4. A főmérnök, a közlekedések technicali veze-
tésére szükséges mérnöki karral.

Sőt ha a közlekedési igazgató hivatásában eljár-
ni s tévedéseket vagy épen ballépéseket kikerülni
akar, okvetlen szükséges, hogy az országos ipar
fejlődéseinek minden adatait birja; e nélkül sem a
pénzügyi sem a bérszabályzati kérdésekre nézve
biztos combinatiokat nem tehet. Kikerülhetlen azért
az ötödik ülnök, ki minden közlekedési, keres-
kedelmi, ipari adatokat pontosan egybegyűjt s össze-
állit a közlekedési igazgató s egyes osztályok saját
körükbeni tájékozására.

Ezen egyes hivatali osztályok segédszemélyze-
tét előre elhatározni bajos; annyi bizonyos miszerint
eleinte kevesebb, később az igazgatás tere szapo-
rodván, több egyénekre leend minden osztályban
szükség.

Hogy a fenebb elsorolt osztályok elegendő mun-
kakörrel birnak, s azokat szükebbre összefoglalni
nem lehet a rendszerbül magából mindenkinek világos;
valamint az is, hogy az egész közlekedési ügyek kor-
mányzását egy fő, és egy aligazgató, két titoknak
s egy pár irnok — mint a mult országgyűlésen el-
fogadott Különvélemény tartja — nem vihetik. A
fenebbiek szerint. midőn egyszerre vaspályákat, fo-

lyőrendezéseket, köutakat eréllyel kell végrehajtani; valamennyi terveket bírálni, a végrehajtás menetét szemlélet által is kísérni; minden ágát az országos közlekedéseknek, a kereskedési mozgalom fejlődéseit minden perczen teljes világosságban tartani; s a t. mindez néhány egyénbül álló testületnek lehetetlen. A fő és aligazgató alig elegendők a közlekedési kormányzás főbb ügyeinek, a helyszíneni kezelés s egyes központi osztályok ellenőrzésére.

Egyik ülnök a pénzügyeket, annak minden viszonyait, s minden ponton a kezelés módját, s a t. tartja evidentiában.

A másik a vasutak s folyőrendezések körüli minden végrehajtási intézéseket kezelné.

A harmadik a köutak s annyi hatóságokbani munkák kezelése felett örködnék. —

A főmérnök az egésznek technicalai igazgatását intézné.

Egy ülnök végre a minden vidékeken, az ipar és közlekedések minden viszonyaiban kifejlett adatokat állitná össze.

Azonban a közelebbi országgyűlés a közlekedési ügyek kifejlését más alapokra fektette, s azon rendezés kétségkívül kevesebb számú igazgatási személyzetet követelne, mint az e javaslatban foglalt rendezés. —

A vidékeken minden épülő vagy már forgásba

hozott vaspályának, minden hajózható vagy szabályozandó folyónak s az országos utaknak, kerületekre osztva, külön szakértő felügyelete alá kellene adatni, kik a közlekedési testület illető központi ülnökeivel egyenes összeköttetésben állnának, s műtani tekintetben a közlekedési főmérnöknek lennének alárendelve. — E felett külön közlekedési kerületekben, külön pénztárnoki hivatalnokok, s a polgári igazgatást intéző tisztviselők lesznek felállítandók, kik a közlekedési ügyekre felvigyáznak s a végrehajtást ellenőrzik. —

Egyébiránt egy minden viszonyokhoz alkalmazott, s minden részletekben kielégítő administratív gépezetet elméletben föllátni, nem olly könnyű feladat, kivált midőn a hatóságokkal s egyesekeli érintkezések még szokatlan viszonyai tapasztalat által a kellekeket nem fejtették ki eléggé. A rendezés körüli óvatosságban példát adott a tiszavölgyi társulat, melly belátva, miszerint biztos állapodásokra egyedül a gyakorlat vezethet, beelégedett néhány fölvevő kimondásával s bizta a részleteket a kifejlendő körülmények szerint a kormányzó központi testületre, hogy azokat a gyakorlat utmutatásai szerint fejtsse ki. — E példát tartanám én országosan is követendőnek, s miután a közlekedések igazgatója ugy is mindenrül felelős, reá biznám egyelőre az egész igazgatási gépezet alakítását minden részleteiben; fenhagyva, hogy majdan a kifejlett tapasztalat

utmutatása szerint javaslatát eziránt a törvényhozás elibe terjessze.

Hátra van még hogy az igazgatósági hiválnokok fizetésére nézve következöket említsek meg figyelmeztetés gyanánt:

a) Hogy ezen hivatalok hazánkban még gyéren található képességet, s rendkívüli munkásságot követelnek.

b) Minden hivatali visszaélés vagy hanyagság az országnak kipótolhatlan károkat okozhat.

c) A közlekedési hivatalnoknak minden bár legéberebb felvigyázat mellett is nem hiányzik az alkalmom állásával önös czélokra visszaélni. —

d) E hivatal nem állandó, s perczig sem biztosított, mert függ a hivatalnok a közlekedési igazgató szabad elbocsátásától. —

e) Ennéfogva ezen hivatalokra nyugdij-rendszer ha alkalmaztatik is, semmi biztosítást előre nem nyújthat.

Ezen elvek figyelembe vételével kell a közlekedési hivatalnokok fizetéseit s díjaikat megszabni, miben véleményemet a tárgyalás idejére tartom fen.

Szükségesnek látom még ezen közlekedési tisztviselők tekintetében megjegyezni azt. miszerint helyét látnám annak is, hogy ezek országos hivatalok állására emeltessenek; minden kinevezés s változás országszerte tudattassék, hogy a közlekedési hivatalnokok annyi hatóságokkal érintkezésben, olly te-

kintéllyel birjanak, mint azt az ügy érdeke s az ország állása megkívánja.

Még egy fontos kérdés tűnik itt fel a végrehajtás körül, miben nézetem szerint a főirányt a törvényhozásnak kell kijelelni azért is, hogy a közlekedések igazgatójának állása követelésektől s panaszoktól megóvassék. Ez a közlekedési eszközök kiállításának sorozata.

E tekintetben a folyók szabályozásának s köutak kiállításának sorozatárul szó nem lehet. Ezek egyszerre is megkezdhetők s végrehajthatók hatóságunkint a kiszabott pénz s közmunka erejéig.

Máskép áll a dolog azonban a vaspályákra nézve; ezeknél szükség a törvényhozásnak legalább bizonyos elvet kimondani.

Ha a dolog természetét vesszük figyelembe, önkényt azon elv ajánlkozik, miszerint azon vaspályákat állítsuk ki legelsőben, mellyek legkevesb technikai akadályt görditnek előnkbe; s ezt kellene tenni három okbul; u. m.

a) Olcsó kiállítás, mert bizonyos tökével az or-

szágnak aránylag nagyobb részét lehet legrövidebb idő alatt ellátni.

b) Sebes siker; és

c) Mert az építendő vaspályák fognak kifejteni elegendő szakértőket hazánkban is arra, hogy a nehéz vonalak akadályival megküzdhessünk.

Ezen szabály alól csupán a fiumei vasutra nézve — melly szükségeink közt első — tennék kivételt: ebben is azonban a vonalt mindenesetre a közép-ponttól kezdeném, s míg Károlyvárosig halad, — mire mindenesetre néhány év szükséges, — volna elég idő a Fiuménél levő emelkedési akadályok legyőzésére minden előkészületeket megtenni, s azután eréllyel végrehajtani.

Azonban a kimondott elvet nem akarom oda érteni, hogy a hegyes s így akadályokkal járó vonalak heverjenek évekig; csak azt, miszerint a fővonalok fontossága mellett minden egyes vonalokon vannak kiváló pontok, mellyek elsőséget igényelhetnek, mert

a) kevesebb akadályra találunk,

b) már létező kereskedés miatt az országra fontosbak s jövedelmezőbbek;

c) a szükséges anyag olcsósága miatt a vonal többi részeinek kiállításí költségeit szállítják le.

S ezek azok, mikre a kiállítás sorozatában figyelmezní kell. —

Végezetre álljon itt futólagos érintés gyanánt egy figyelmeztetés, miszerint a közlekedések, ipar. s kereskedelem viszonyai hazánkban még a legkevésbé rendezett ügyek: s ha e törvényhozásnak sikerülend megindítani e téren a fejlődést, csoportonként fognak eléállni a szükségek, mellyek a törvényhozás további intézkedéseit mulaszthatlanokká teendik. Szükség lesz közelebbrül uti, vízi, biztosítási rendörség, hajózási részletes törvény, kikötők s rakhelyeket szabályzó intézkedés, a folyók magánhasználatának rendezése, s a t. s a t. Mindezeknek fonala a közlekedési igazgatóság kezében van; ebből természetesen következik, miszerint ezen rendezési munkálatokat leghelyesebben az országos közlekedések igazgatósága készítheti elő. Ezt már a közelebbi országgyűlés is érezni látszott, midőn az akkor kidolgozott törvényjavaslatban némellyekre a közlekedések igazgatóját egyenesen megbizta. Szükség volna tehát felhatalmazni azt arra is, hogy minden az ipar, kereskedelem, s közlekedések tekintetében szükséges előmunkálatokat megtétetve,

adatokat egybegyűjtve, a szükséges törvényjavaslatok kidolgozását eszközölje, s e célra, ha alkalmasnak látja, jutalmakat is tűzhessen ki. Mert csak akkor várhatni ügyünk fejlődésében sikert, ha az anyagi erőhöz, mellyel rendelkezünk, a szellemi erők szövetségét is megszerezzük, s a tudományokat is számunkra gyümölcsözővé tesszük.

BEFEJEZÉS.

Legyen ennyi elég némi tájékozásul, mikbül a magyar közlekedési rendszer talpköveit letehetjük. Több részletekre szálltam fejtegetésimben, mint adataim feljogosítottak; ezt azért tettem, hogy inkább kimagyarázhassam nézeteimet.

El kell vala e javaslat kezdetén mondanom, ha mindenki fenálló állapotunkbul nem látná, mikép a közlekedés s összeköttetések hiánya elegendő arra, hogy hiányozzék a nemzeti egység, s egy ország lakói elszigetelve — mint külön nemzetek — éljenek. Nem nyújt e erre saját hazánk kiáltó példákat? Nem mutat e a dunamente s tiszavidéke, sőt a Duna két partja, a hegyvidék s alföld különböző egymást alig ismerő népfajokat? Hol volt eddig ezeknek központja, hol közös érintkezésük? Vontuk e eddig a hegyvidékek idegen ajku lakóit az ország szívéhez és a magyarsághoz közelebb? — Pedig lelje csak e haza minden lakosa vágyainak kielégítését, szorgalmának jutalmát, fáradozásinak irányát a haza köz-

pontjában; gravitáljon csak arra minden erő, élet, s mozgékonyság; alig hiszem hogy nemzetiségünk erősítésére hatalmasb épést tehettünk volna. —

Továbbá összefüggő, jól rendezett, s gondosan fentartott közlekedések nemcsak az egész országban új életet, erélyt, soha sem ismert sőt nem reméltet tevékenységet s emelkedést fognak eléidézni, de a nemzeti iparnak új fejlődési irányt kimutatni; bizonyos ugyanis, hogy a felvidék nem lesz kényszerülve az élet első szükségének termelésével kínlódni; mert az alföld gabnakincse nem lesz idő s viszontagságok által elzárva előtte; az alföld viszont biztosan támaszkodhatik a hegyvidék készítményire, mikre azt saját helyzeti viszonyai rendelték. Szóval, nem leendhet a felföldön éhhalál, az alföldön önszirba fuladás.

Részemről meg vagyok győződve, miszerint hazánk saját fekvése, kedvező alkata, s kimeríthetlen terményi kincsforrásai miatt — melyek ugyan még kifejletlen veszteglenek — többet várhat a közlekedések létrehozásátul, mint bármely más ország; mert mi a természet kedvezései által hivatva vagyunk az emberi ipar majd minden ágait meghonosítani e változatos fekvésű hazában, hol minden mi anyag megvan. csak a szellem nem fejlődött még ki.

Azonban egy ország segédforrásinak kifejtése, mi a közlekedések által teremtetik elő, a legbiztosb

s legsikeresebb mód népét felemelni s nemesbitni. Ez ismerteti meg értékével, s állásával az álladalom irányában; ez teheti a legfontosabb politikai s közgazdasági igazságokat gyakorlatilag s a legegyszerűbb módon megfoghatóvá és népszerűvé.

Javaslatomat tehát, melyet e lapokba foglaltam, oly ohajtással nyújtom be, vajha azok, kiknek kezeibe a végzés hatalma van letéve, fölleljék benne a nemzetegyesítés, érdekösszeszövés, s főleg nemzetiségünk szellemi súlyának azon irányát, mely engem vezetett, s mely valamint eddig is nyilvános életemnek s politikai működésemnek legmélyebb talpköve volt, úgy lesz — ha isten érnem engedi — építményeim utósó zárköve is!

F O G L A L A T.

	lap.
Bevezetés	9
I. Fejezet: Általános szempontok	13
II. Fejezet: A közlekedési rendszer alapelveiről	23
a) A külföld közlekedési kifejlődésének rövid vázlata	25
b) Következtetések	31
III. Fejezet: Számítási adatok	34
a) Vaspályákról	34
b) Csatornákról	39
c) Kőutakról	40
d) Égény fogyasztásról	42
Függelék: A lóerőre készült vaspályákról	44
IV. Fejezet: A magyar közlekedési rendszer részletes ki- fejtése	50
a) Vaspályák	54
b) Csatornák és folyók	60
c) Országos kőutak	62
V. Fejezet: A javasolt közlekedési eszközök hatóságok szerinti számbavétele	70
VI. Fejezet: Költségvetés a javasolt közlekedések kiállí- tására	77
a) Hozzávetőleges költsége mindeniknek	77
b) Visszatekintés némely közlekedési tervekre	81
c) A költségvetés alkalmazása	85

Függelék: A kisajátításokrul	93
VII. Fejezet: A végrehajtás rendezése	97
a) A közlekedések kiállításának módjárul	101
b) A végrehajtó hatóságrul	121
Befejezés	132
