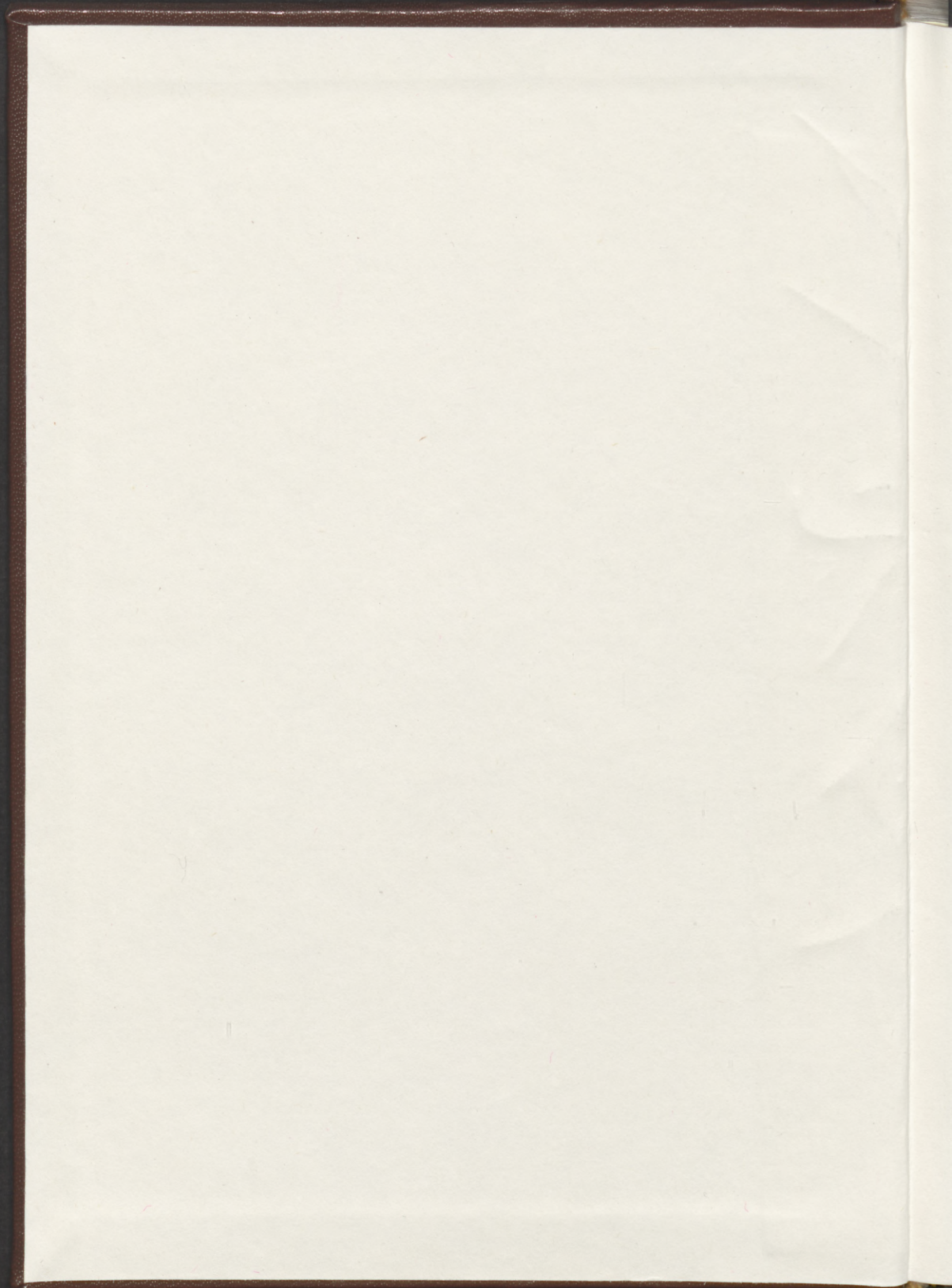
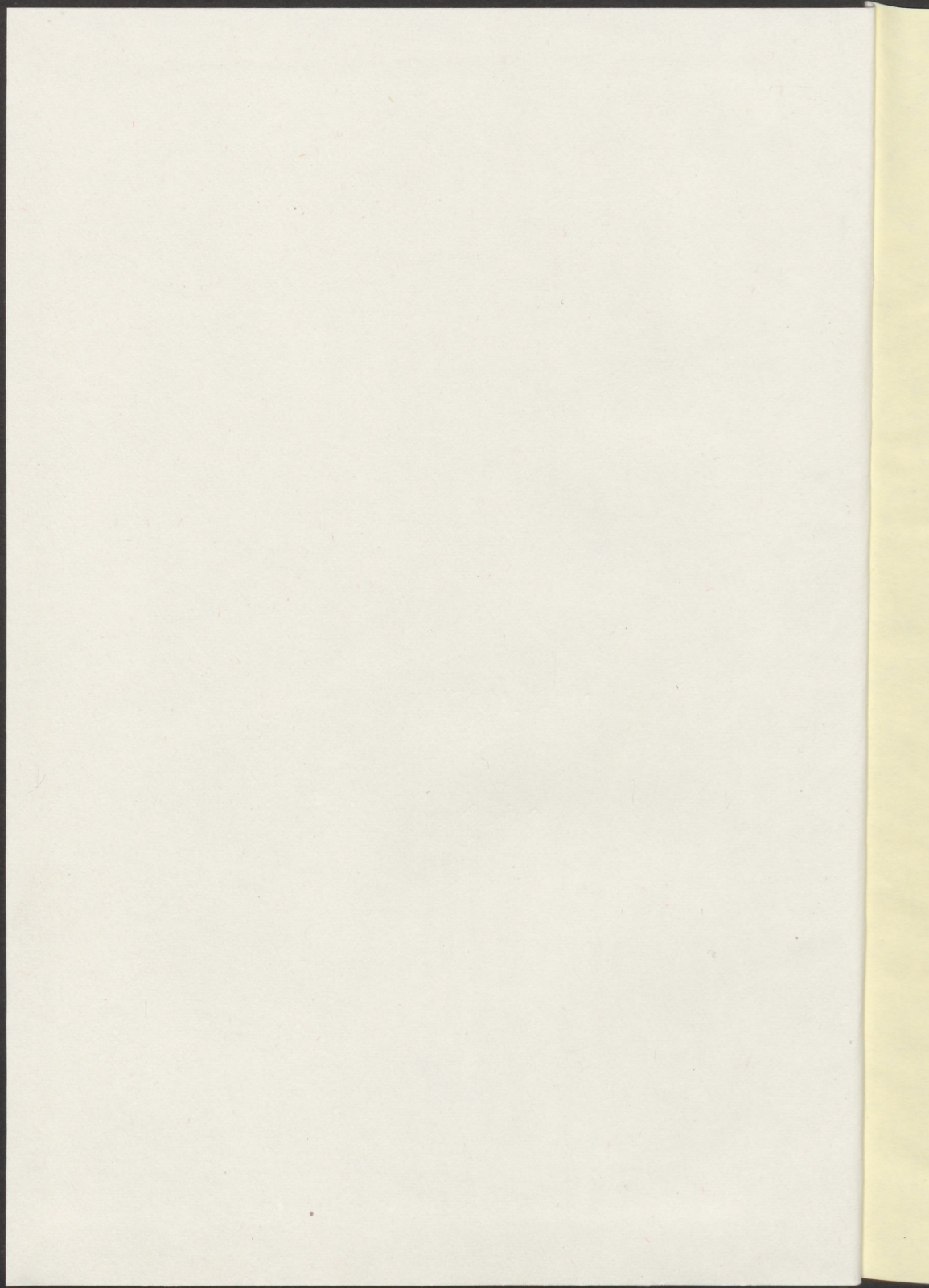


MC
111.681









GRÓF SZÉCHENYI ISTVÁN
KÖZLEKEDÉSI JAVASLATA

GRÓF SZÉCHENYI ISTVÁN KÖZLEKEDÉSI JAVASLATA

© Közlekedési Múzeum, Budapest, 1991

MCM. 681

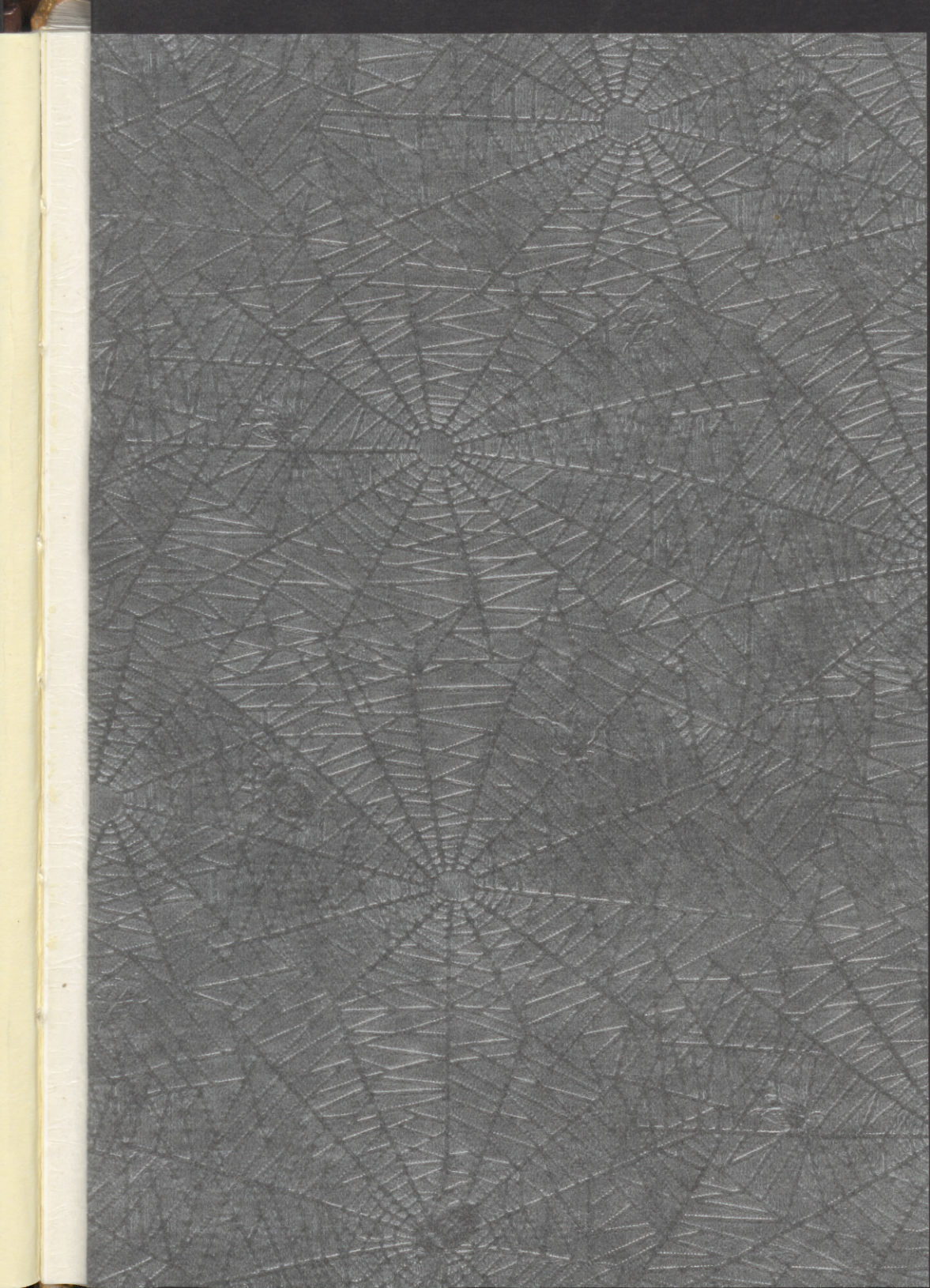


1991



Kiadta 800 - és 200 számozott - példányban
a KHVM támogatásával a Közlekedési Múzeum
Felelős kiadó Katona András
1991

ISBN. 963. 7099. 07. 7





Sárvár és Felső Vidéki
Gróf Széchenyi István.

Született 1791^{diki} év Sept. 21^{én.} Meghalt 1860^{diki} év Ap. 8^{kán.}





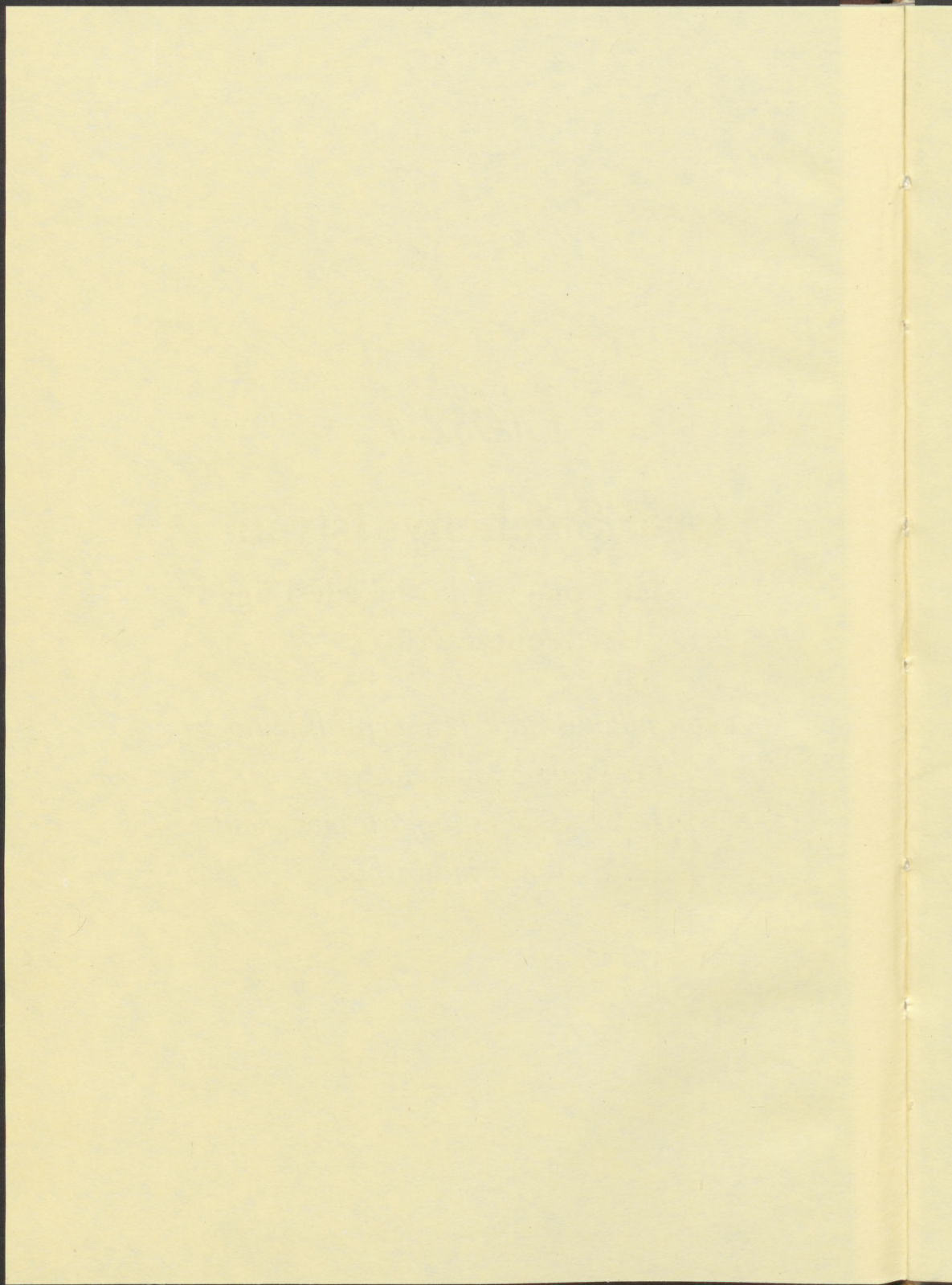
A Széchenyi-család címerét az 1850-es években rajzolta Hajnik Lános (1811-1887) – Széchenyi István gróf művészi tehetséggel is megáldott nagyecenki jószágkormányzója. A címert díszítő szalag latin nyelvű felirata Széchenyi jelmondata: Ha Isten velünk, ki ellenünk?

Előszó

Gróf Széchenyi István

**Javaslat a magyar közlekedési ügy
rendezéséről**

*című alkotásának 145. évfordulóján
a Legnagyobb Magyar
kétszázadik születésnapjára megjelent
hasonmás kiadáshoz*



Ez a könyv, amelynek eredetivel azonos égszínkék borítói közé zárt hófehér lapjait forgatja most az olvasó, több tekintetben is az *első* jelzővel méltatható: az *első* felelős magyar minisztérium közlekedési miniszterének törvényjavaslataként az *első* átfogó, részletes tervezet a hazai közlekedés teljes hálózatának megszervezésére. E törvényszöveg – az 1848. évi XXX. törvénycikk – egyike volt a nevezetes 1848. évi áprilisi törvényeknek, amelyek Magyarországot rendi, feudális országból viharos sebességgel, korszerű polgári parlamentáris országgá alakították át, a bécsi hivatalok utasításainak végrehajtása helyett a nyugati jellegű alkotmányos kormányzat kezébe helyezve az irányítást. Ezeket a polgári-liberális fejlődésnek utat nyitó törvényeket az *utolsó rendi országgyűlés* alkotta meg Pozsonyban; Széchenyi közlekedési javaslatát április 7-én és 8-án fogadta el az alsó- és felsőtábla. Megvalósításuk letéteményese azonban már az első népképviselői országgyűlés lett, amely július első napjaiban nyílt meg Pesten, a márciusi forradalom követeléseinek megfelelően.

A közlekedési törvényjavaslat szövegét nem kellett sebtiben, az európai forradalmak hatására összeállítani, mint más áprilisi törvények némelyikét: már 1848 januárjában ki nyomtatta ezt gróf Széchenyi István, akkor még a Helytartótanács Közlekedési Bizottságának elnöke, hogy tárgyalásra beterjeszthesse az országgyűlés elé. Nem a nagyközönségnek szánta ezt a művét, nem is készült nagy példányszám-

VI

ban, ezzel magyarázható, hogy ma már könyvészeti ritkaságnak számítanak az eredeti példányok. Mondhatunk-e elismerőbbet a szerző elvi szilárdságáról, jellemének és gondolkodásának következetességéről, mint azt, hogy egy sort sem kellett *március után* módosítani a *január előtti* szövegben. A politika felgyorsult fordulatai nem tettek semmit érvénytelenné a kiérlelt, higgadt, szakszerű szövegből, amely eleve a független Magyarország megteremtésének igényével íródott.

Amikor Széchenyi 1845-ben elfogadta – sőt, Metternich hercegnél kisürgette – a közlekedésügyi megbízatást a Helytartótanácsban, a hazai reformerek közül sokan, épp a legjobbak, megütköztek ezen a lépésén. Naplójában keserű feljegyzéseket találunk arról, hogy „bécsi miniszter”-ként még követték sem akarják megválasztani Moson megyében. Mind ezt azonban, ha nem is könnyen, elviselte a cél érdekében, hogy cselekedni tudjon végre, lehetőséget kapjon a már kiérlelt nagy tervei megvalósítására: a Tisza-völgy szabályozására, az alagút társaság létrehozására, a balatoni gőzhajózás megindításának szervezésére. Tudomásul vette, hogy népszerűsége hanyatlik, s ez, ha fájt is – naplója tanúsítja – nem volt számára fontosabb, mint a haza javának előmozdítása.

A közlekedési javaslat gyökerei azonban sokkal távolabbra nyúlnak vissza a közlekedési biztosi megbízatásnál. Mindaz, ami ennek a tervezetnek a lapjain feladatként olvasható, szinte hiánytalanul fellelhető – mintegy negatív tükörkép formájában – már az első nagy mű, az 1830-ban megjelent *Hitel* oldalain. Igaz, ott még több a keserű tényfeltárás, a szinte lázító, vádoló szemrehányás a mozdulatlan restség, a tenni nem akaró belenyugvás miatt, de a kórkép világos megfogalmazása már kijelöli a tennivalókat is: „Vizeink, Duna, Vág, Mura, Dráva, Száva vad természetűek; Tisza, Maros

VII

fekvése helytelen, Kulpa kis medrű. Utaink társzekerekre többnyire haszonvehetetlenek. Csatornáink ritkák, hibásak...” S másutt a feladatról: „Vasúttal, csatornával éppen így van... Számosb esztendő leforgása után az egész vidéket elősegélli s felemelkedésre bírja, s végre szinte mindenki, vagy legalább a számosb rész önhasznát sokszorozva leli a közgyarapodásban...”

A közlekedési törvényjavaslat tárgyilagos, tömör sorai mellé – szinte minden részletéhez – párhuzamosan idézhetnénk a Hitel hol epésen gunyoros, hol lángolóan lelkesítő eszme-futtatásait, amelyek beszédesen tanúsítják, hogy Széchenyi már határozottan látta tennivalói fő irányát. „A közlekedések nem egyebek, mint üterek, melyek ha szabadok, a test is virágzik, midőn tespednek, lankad az egész organizmus is...”

A Hitel, amelyet 1828 decemberétől 1829 végéig írt, magába sűríti az akkor 37–38 éves Széchenyi addig szerzett tapasztalatait, s ilymódon eszméi, törekvései még mélyebb forrásaira is utal: „Ma könnyen vádolják anglomaniával az embert... Az, ki maga utazza be azon országot... valamely ki nem magyarázható belső édes érzéssel fogja ott látni a törvény előtti egyenlőséget, a nemzeti szellem, közlélek, publicitás és sajtószabadság által való csodálatos kifejlést és felemelkedést...” – Igen, ez a polgári liberális világ iránti vonzódás indította el – talán már 24 évesen, amikor egy katonatiszti küldöttséggel először járt Londonban – a megfogható, átplántálható, józan reformlépések keresése felé. Az utazás, a világ sok nagyszerű alkotásának megismerése nem eltávolította elmaradott, szegény hazájától, hanem jobbító tettekre sarkallta: „Azt mondani, 'extra Hungariam non est vita' hibá-bavaló s kacagást vagy szánakozást okozó beszéd... Azért az el nem fajult magyar még se fogja anyaföldét kevésbé imádni, vagy éppen elhagyni...”

VIII

Széchenyi már igen korán világosan látta, hogy az anyagi és szellemi javak áramlásának eszköze a jó közlekedés, ennek megteremtése, a közlekedésügy átfogó, széles körű rendezése a reformlépések leglényegesebbike. Javaslatának lényege: mondassék ki az országgyűlés által a közlekedési eszközöknek és utaknak – vasutak, kőutak, folyószabályozás és hajózás, hajózható tavak, csatornák, kikötők – állami vagy az állam által engedélyezett módon való létesítése, Pesten alapuló központosított rendszerben, Magyarországnak jó világkapcsolatba hozásával. Pest a magyar ipar központja, ide kell összpontosulnia valamennyi fővonalnak. „Budapestet biztosabbá, lakhatóbbá, kényelmesebbé” kell tenni – írja 1848 júniusában Kossuth Lajos pénzügyminiszternek, amikor az év végéig 12 milliót kér a közlekedési tárca számára. Ugyanakkor egy másik levelében: „A szívből buzog minden – Magyarország szíve Pest és Buda. A szegény szív persze poros és piszkos, ezen nem változtathatunk, de annál többet segíthetünk rajta. A szívet nem helyezhetem máshová, de megszépíthetem...”

A közlekedési javaslat a kortársak körében – pártállásra való tekintet nélkül – komoly elismerést aratott, a nemrég még támadott Széchenyit ellenfelei is ünnepelték a mű alaposságáért, átgondolt szakszerűségéért. S noha 1848 nyarán a baljós jelek már szaporodtak a forradalmi átalakulás fölött, ő maga máris a tervek megvalósításáért szállt síkra: augusztus 19-én Kossuth pénzügyminiszterrel egyetértésben jelentette be a képviselőházban, hogy megkezdik a Pest-Kolozsvár közötti vasút előmunkálatait. Ismét a Hittel sorai csengenek vissza, 1830-ból: „Most kevesebb testi fáradsággal megyen az utazó Bécsbül Philadelphiába, mint Bécsbül Kolozsvárra...”

A Javaslat hét fejezete szűkszavú, tömör, s néha talán száraznak is tűnő elemzések sorozata, szakmunka, s nem

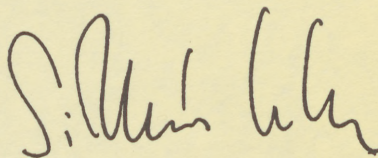
IX

igazán irodalmi alkotás. A Széchenyi István világában, gondolkodásában járatos olvasó számára azonban e bámulatosan sokoldalú és hatalmas munkabírású, kivételes személyiség közlekedési alkotásainak és terveinek nagy összegzése, hazánk történelmének és művelődéstörténetének kiemelkedő emléke.

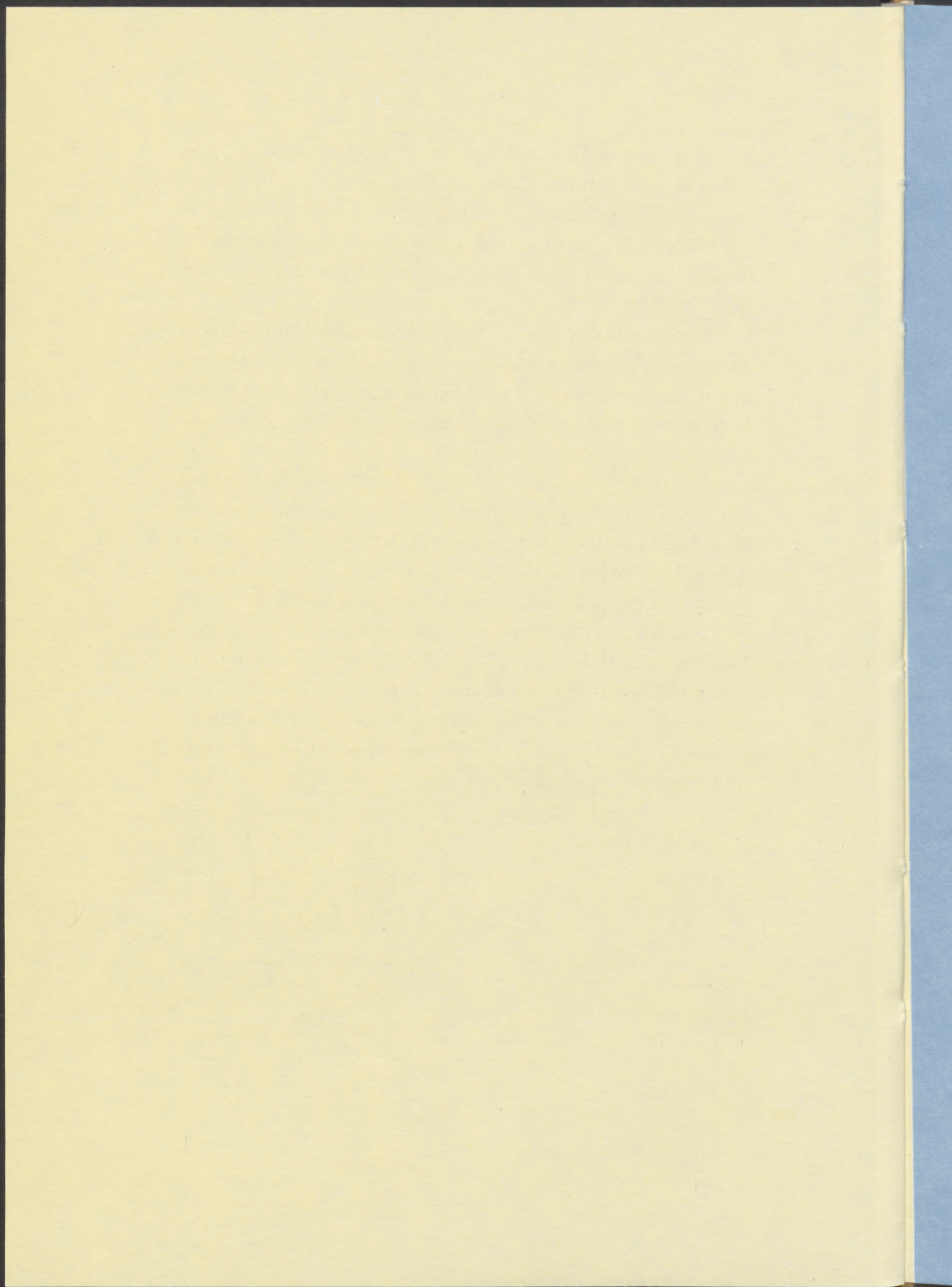
A közlekedésügy e jeles, nagy alkotásának különös aktualitást adnak a ma is szinte hiánytalanul érvényes tézisek, a mű alapgondolatai. Az európaisághoz szükséges fejlett közlekedési hálózat indokoltságának felismerése, szorgalmazása üzenet a mai kornak is.

Születésének 200. évfordulóján hogyan is emlékezhetnénk méltóbban a legnagyobb magyarra, ha nem e jelentős alkotásának ismételt közreadásával. A megismerés lehetőségének biztosítása mellett az a nemes cél is vezetett, hogy Széchenyi gondolataival a közlekedésügy szinte örökérvényű gondjaira is ráirányítsuk a figyelmet, segítségül idézve a Széchenyi közlekedési célkitűzéseivel egyetértő Deák Ferenc 1848. április 6-i beszédének részletét: „Akinek tetszik a szabadság, tessék az azzal együttjáró költség is. Ha tetteket akarunk, fizetnünk is kell. A felelős kormány teendőit nem lehet ingyen eszközölni.”

1991. március



közlekedési, hírközlési és vízügyi
miniszter







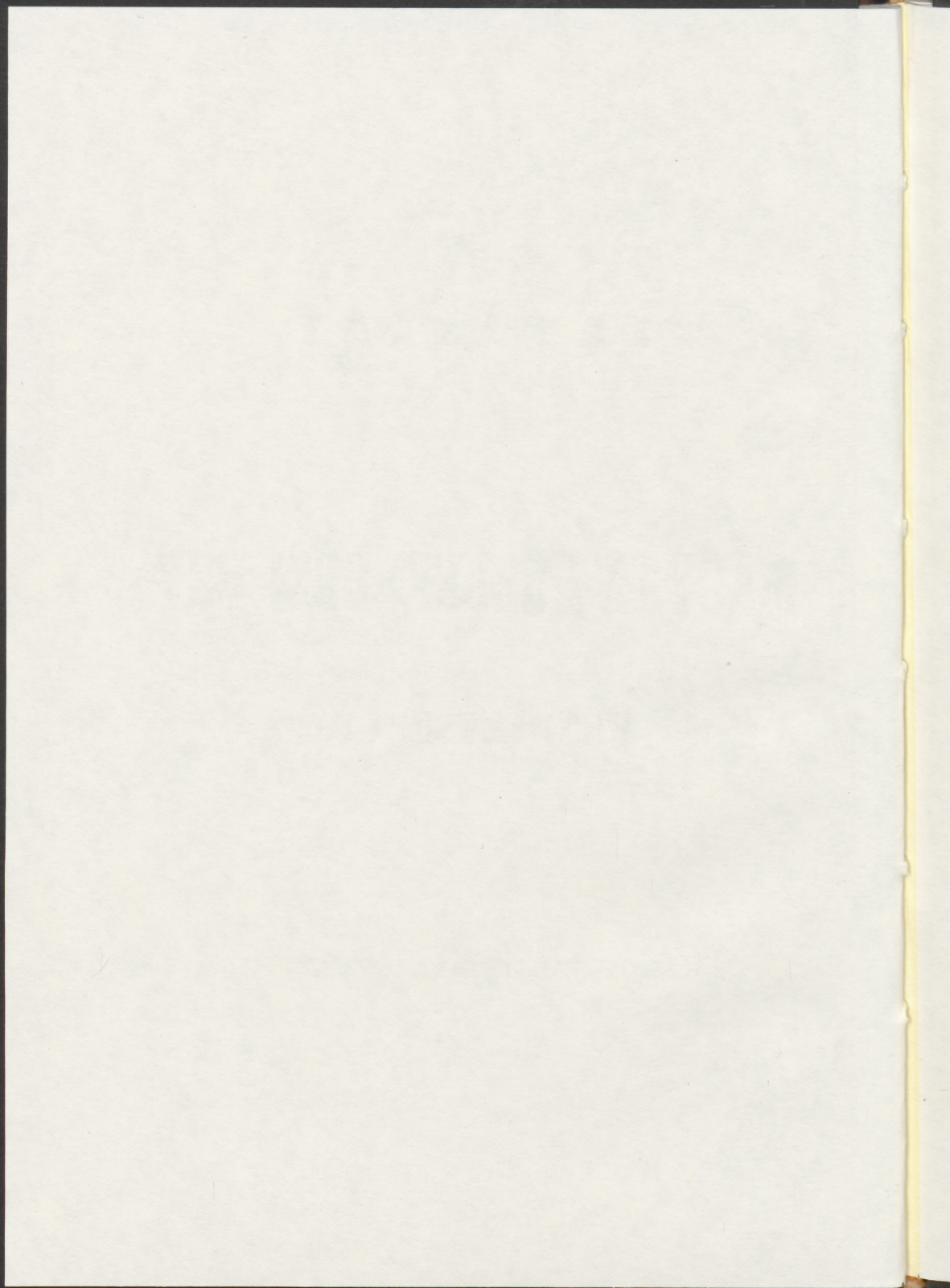
JAVASLAT

A

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY

RENDEZÉSÉRÜL.

GROF SZÉCHENYI ISTVÁN.



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 jövőnket a tett azonban még koránsem biztosítja — s e körül ne csal-

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

Nekünk magyaroknak, rémitő hátramaradásink közt régibb nemzetek tapasztalásit felkincselve, organicus, egybenfüggő, 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 összeforrni; 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 ápolt 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 legegészségesb velő is szolgálilag lenyügözve van; s hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen sulyával.

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

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

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

**A mélyen tisztelt egybegyült
országos Rendeknek**

Pozsony január 25-dikén 1848.

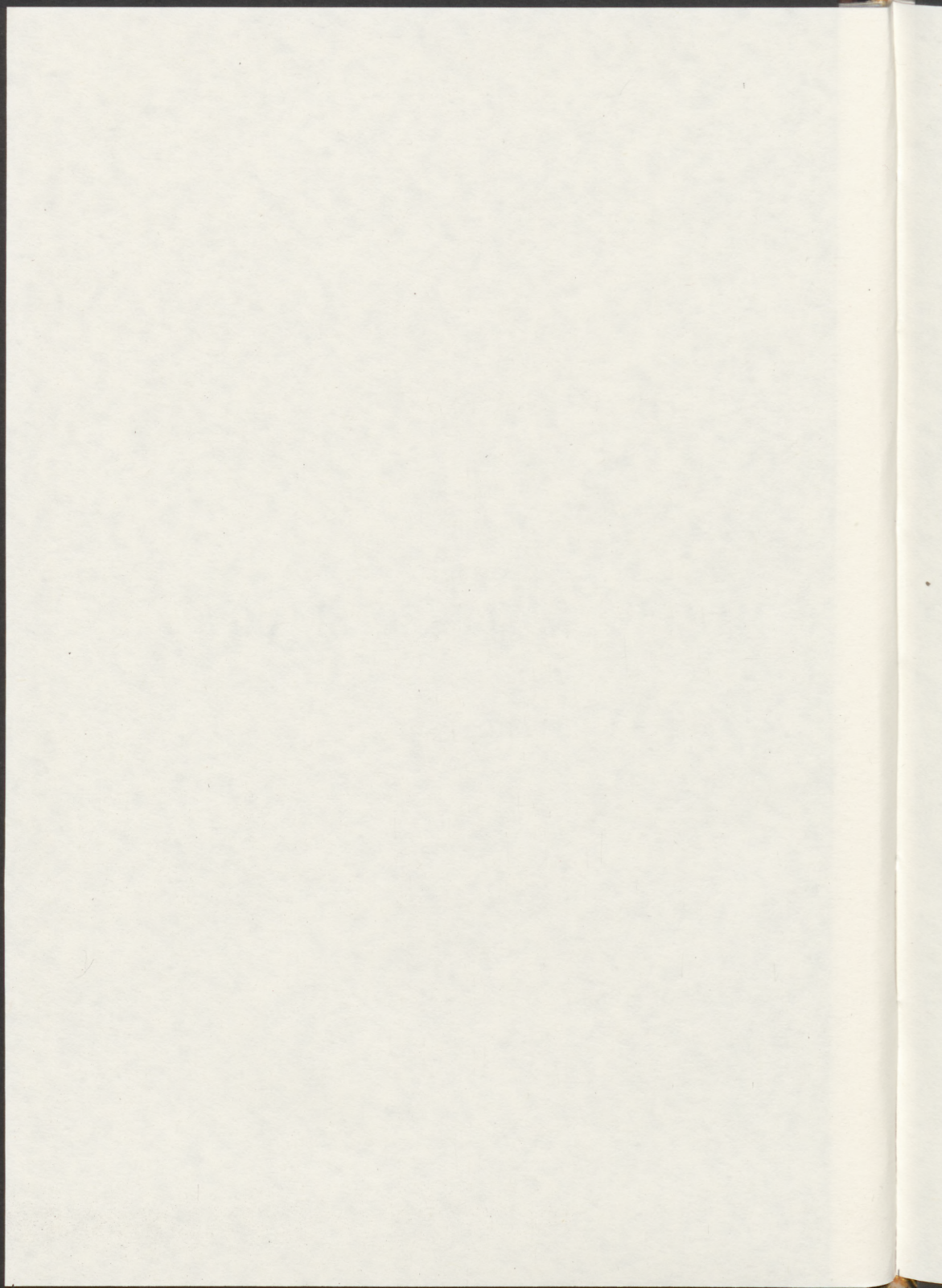
**legkisebb de leghűbb szolgálja
Graf Széchenyi István.**

J A V A S L A T

▲

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY

RENDEZÉSÉRÜL



Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvirágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtjük, hogy ez által egyszersmind viszonyaink egész épületét érintjük; nincs köz-, és magángazdaságunknak ága, melly általa ne illetnének; sőt belgazgatási rendszerünk mostani szétágzásai is újabb, eddig szokatlan irányt nyernek kikerülhetlenül; ne felejtjük azt sem, hogy a közlekedési ügyek elintézésénél megállani nem lehet; de közvagyonosodásunk, s a magyar faj emelkedése még más intézkedéseket is megkíván, miket itt tüzetesen tárgyalni helyén kívül lenne ugyan, nem lehet mégis azokat szemelől tévesztetni egy pillanatra sem, különben most, vagy később férkeztelenségek 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 nevezetesb kárt idézhetnének elő, mégis intés gyanánt elegendők arra, hogy kiindulásunk hiányait be-

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

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 megalakult nézetekkel, s merev meggyőződésekkel 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 közelebbre a közlekedési ügyek élére állítatám, okom volt gondosan számot vetni e hivatás saját szerű nehézségeivel; s midőn látom, mikép annyi uralkodó szokások, helyhatósági érdekek, nemzeti féltékenység, herögzött avatkozási hajlammal állítatom szembe; midőn az elkülönzésben, s 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 lehetetlenné, s megadja mindazon támaszt, melly által a siker lehetővé válik, s megóvja 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

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

Hogy e sokoldalú tárgy áttekintését megkönnyítsem, célszerűnek 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 javasolt közlekedési eszközöknek hatóságok szerinti számbavétele.

VI. Fejezet: Költségvetés a javasolt 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 tisztváltóság 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 vízi rendörség még a jövődönnek van fentartva.

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

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

Ebbül 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 közhasználatra szolgáland, — legyen az vas-pálya, víziépitmény a folyókon, csatorna, vagy kőút, — 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:

Eddigélé az országban a közlekedés meglevő eszközeit, melyeket az emberi munkásság állított elő, t. i. a kereskedelmi utakat a közerő, azaz — legyen mondva — az ország állította ki, s a kereskedésnek megnyitotta szabad használatúl a nélkül, hogy kiállítás terhek fejében a kereskedéstől valami pótléket 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, mely a folyók rendezését, utak fentartását nem bírta meg, állitson elő csatornákat s vasutakat és tartsa azokat fen.

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

2-or. Szükség, hogy a cél s az eszközök kelélei 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 kiállitnunk, mire a tudomány, s polgárosodott századunk felhivnak. E közben még is nem felejthetjük, hogy mig mi az emelkedettebb fejlődés közlekedési eszközeit honositjuk meg, saját fejlődésünk még nem érte el a megfelelő mérfokot. Ez által a közlekedési eszközök rendeltetése nálunk nem annyira egy már létező, s csak nehézkes kereskedelmi forgalom élénkitése, 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 olly 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.

Önként 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 szem előtt tartanunk; különben haszinte szerencsésb helyzetű kereskedelmi vonalainkon vasutakat állít is ki a magánipar, s vállalkozási hajlam, valljon azok nemzeti termelésünk legtöbb cikkeinek 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 szállításért, sőt azt is lehetővé teszi, hogy némely cikkekre időszerinti kedvezések nyujtassanak.

A czél tehát az ipart a termények olcsó elszállítása által föléleszteti; 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 egybevéve kell most legalább fővonaláiban meg-

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

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

Legyen szabad e célra 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 birtokosokra 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, miskolczy, 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 termésének megnyissák Pestet, s minden kereskedést a Dunán felfelé; mi okvetlen a dunavidéki mezőgazdaság csökkentésére vezetne. Így támasztanók fel az ország egyes vidékeinek érdekharczát 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 bal-koetkezéseinek a vukovár-fiumei vaspálya tervezete, mellyben több vidékek érdekeinek keresett kiegyenlítése soha nem menthető balfogásokra vezethető 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 épürend, minden többi vaspálya, s köut vonaloknak azokhoz kell simúlni, 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 hirdokaikban a nyereszkezők zsákmányaivá ne váljanak, de birtokuk becsét előre megismerjék. —

c) Kikerülhetlen e nélkül a közlekedési eszközök kiállításában a nagy vesztegetés, midőn utvonatok építenének oly 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 elnyomásával.

A bérszabályozás oly 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

Dunavidék ezt okvetlen megérzi. S míg egyes vonalokra alkalmaztatik a kedvezés, mindig lesznek vidékek, mellyek 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, könnyü 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 gabnának 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 piacza is a kereskedelmi viszonyok kiegyenlítik egymást.

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

vidéknek jövedőjét 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 felejtjük 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 világközlekedési tekintetben legfejlettebb országainak példáját idézve fel, vizsgálat alá venni mind azon adatokat s azokból kitünő eredményeket, mellyekkel az utósó évtizedekben történt óriási fejlődések után oly bőséggben birunk. Az ezekből elvitázhatlanul 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, mellyeknek az égalj, országos, vagy helybeli szükségekhez alkalmazottnak kell lenni, általánosan két osztályba sorozandók: u. m. száraz közlekedés eszközei: vaspályák és kőutak; 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 Éjszak-Amerika — hol vasutak és csatornák majdnem egyező arányban léteznek, hol ekép a kőutak csak alárendelt fontosságúak; és végre Angolország, hol vaspályák, csatornák, s kőutak — az utósó időig majd nem egyenlő arányban — együttvéve egészítik ki az ország közlekedési rendszerét; míg Europa többi közállományai — Franks némileg Németország sőt Ausztria kivételével is — igen csekély csatorna vagy vasuti összeköttetésekkel bírnak, hol minden közlekedés országutakon történik, mellyeknek külön nemei a mesterségesen készült különféle kőutaktul le a hazánk alföldén keresztül vezető töltött s homokos utakig változnak.

A közlekedések mindenik fajának voltak külön országokban, s külön időben apostolai; a mi fel-

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

a) A külföld közlekedési kifejlődésének rövid vázlata.

Angolország, noha ma már olly köuti összeköttetéssel bir, melly szilárdsága, s jósága miatt világszerte mint a 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 ennélfogva lassankint az egész országra kiterjeszkedett; kivált miután a közlekedések ezen eszköze különösen a nehéz s nagy terimjü árúk szállításánál a legjobb utak mellett is nevezetes hasznot hajtott.

De valamint sok új, 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 lehetlenné, 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-tökélyesítésében 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 haszthatlanná 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 sajátserü kifejlődésének története, melly

a csatorna rendszeren indulva, kifejtette a kőutak tökélyesbitését, s végre a vasutakra áttérve ma már a legnagyobb szerű példa gyanánt áll előttünk, s hatását az egész mivel világra kiterjesztette. Így támadtak az utósó 15—17 évben a világ legbámulatosb művei:

Nevezetesen Angolországnak 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 szállitásbér általában 50 %-el alább szállott, a kiállításbér pedig évenként közepesen 5 %-t jövedelmez.

A vaspályák ennyire kedvező eredményei természetesen a közlekedések más eszközeinek becset 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, kivéven mellékmivek gyanánt, p. o. tenger s folyók összekötésére, vagy azokon a nehéz közlekedési pontok kiigazítására.

A kőutak 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 kimutatá a tapasztalás, miszerint szaporodott közlekedési eszközök a forgalom gyarapodását eszközlik mindenhol.

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

Éjszak-Ámerika még mielőtt valamelly nevezetes vaspályavonal ott megnyitott volna, már el volt látva, — a kisebb fontosságú 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 zsidbasztotta, 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, mellyeket 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, mellyek ép olly nevezetesek, mint Angolországban; sőt számunkra még különös figyelemre méltók hosszúságukért, s azon lényeges módosításokért, mellyeket ott sajátzerű 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 hónapokoni veszteglés, népetlen vidékeken a forgalom csekélyisége, lassú szállítás, mindenekfelett 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 fokonkinti 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, melly szerint Parisbul, mint központbul 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, mellyek 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 sajátserű 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 hátramarádások 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 vesztegeleni kénytelen.

A csatornák ebbeli természetén fájdalom segíteni nem lehet, sőt ez annyival nyomasztóbb, mennyiben a baj fokokint 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 elénkséget 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-ör. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni.

3-ör. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy a hajózható folyók utja röviditessék, 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 tőke tekintetében is, vizsgálat alá venni, részint azért, hogy költségeik is egymás irányában kellőleg mérlegeltessenek, részint mert saját hazánk közlekedési szükségeinek kiszámításában a külföldi adatok biztos alapot nyújthatnak, mint a minden adatok hiányában okoskodás ; s végre mert a számok — feltéve, hogy helyesen használatnak, — 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 :

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 haszonváltásági költségek, magas munkabér, végre a parlamenti s előleges költségek nagysága, mellyek 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-Amerikában 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. Ily 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 évenkinti bevétel, kiadás, s abból fejlődő jövedelmezést kimutatni. Ez így áll:

Szám.	Kintutátása az alábbi országok vasutainál kifejezett bevételei, kiadás s jöve- delmezésnek közép számitással egy geogr. m. földre véve.	Bevétel.	Ebből fentartási, szállítási, igaz- gatási költségek fogyasztanak évenként.		Marad tiszta jövedelem egy mértföldön.		A kiállítási tőke fizet kamatot.	Jegyzés.
			ezüst fr.	ezüst fr.	%	frt.		
1	Angolországban	138,000	57,960	42	80,040	58	5	Az angol vaspályák- ról meg kell jegyezni, mikép az összes bevé- tel 63 ^o /jít a személy- szállítás teszi, az árú- szállítás csak 37 ^o / ₀ /t.— Továbbá hogy az 5 ¹ / ₂ mértföld 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	
3	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 csatornába, 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 költesett 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-vonalak 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 egybehasonlítva, 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-Amerikában	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 utfenntartási költségek természetesen igen különbözők, mert függnek: a forgalom nagyságától, anyag minőségétől, készítés szilárdságától, s különösen az égalj behatásától. Meg fogjuk azonban alább látni, hogy némely helyeken a kiállítási tőkének majdnem egy harmada kívántatik az évi fenntartás költségeire.

Angolországban parlamentaralis oklevelek szerint az 1821fől 1829iki szakban minden kőutak, mellyeken a napi forgalom 100 vontató lóra számított, fenntartási 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 fenntartási költségül megkivántak 17,112

Sőt a London környéki utaknál, hol mintegy 900 vonó ló naponkinti forgalom mutatkozott, az évenkinti fenntartási 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
	<hr/>
	összev 29,697

Meg kell itt jegyezni, hogy a fent elsorolt országokban, hol a legjobb köutak vannak, azoknak jó-sága a kiállítás s főleg a fentartási költségek mennyiségétől függ; úgy hogy például Angolországban, hol a fentartási költségek a legnagyobbak, a legjobb köutak is vannak. — Azonban minél nagyobb a kiállítás 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 közlekedések megkívánnak. Ezért az adatok közzé sorolom ezt is, hogy erre előre figyelmesek legyünk s már a vonalak megállapításánál különös tekintetet for-

ditsunk 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 különbözőféle 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, melly 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 közelebbrül megismerkedjünk, s azoknak becsét a kifejlett 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 hajóhoz. 1767 körül kezdték a fapályákat megvasalni, s néhány évvel később általánossá lettek a sínek öntött vasból.

E század elejéig minden illyes vaspályák lapos sínekből — tram plates — készültek, mellyeknek 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 miveinél általánossá lett.

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

1802 körül kezdték gőzmozgonyokkal az első kísérleteket tenni, de egyáltalában ki nem elégitő eredményekkel, s ezért 1819—1820ig a gőzerő csak kivételkép használtatott. Ez idő körül azonban elkezdték 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 czélszerűbb s olcsóbb mint a lóvali vonatás.

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 mértföldenkint mintegy 170—210 ezer e. ftba került s jobbadán kőszén szállitmányokra 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 Magyarországb an létező lópályákat könnyebb áttekintés végett következő kimutatásba foglalom :

A vaspálya neve	Hossza mértf.	Építési költség mértföldenkint	Haladási sebesség 1 óra alatt	
			áru mértföld	sze-mély
1. Budweis-Linz-Gmundeni, egy vágásu, kész. Fen-tartási költség 1 mértf. egy évre 2600—3400 e.ft. For-gatásra 63 ⁰ / ₁₀	26	147590	3 ³ / ₄	1 ³ / ₁₀
2. Prága-Pilseni. Kész belőle 7 ¹ / ₂ mf. Egy vágásu	21 ¹ / ₂	139000	3 ³ / ₄	
3. Pilsen-Budweisi csak tervezett	23 ³ / ₄	154600	3 ³ / ₄	1 ³ / ₁₀
4. Freiburg-Waldenbur-gi. Szárnyvonala a Boroszló-Schweidnitzi vaspályának.	5	145000		
5. Kottbus-Schwieloch-seei csak tervezett, egy vá-gásra	4	98963		
6. Bohwinkel-Lennapi csak tervezett, egy vágásra	2 ¹ / ₂	174000		
7. Leutkirch-Waldseei csak tervezett, egy vágásra	3 ¹ / ₂	217500		
8. Kellinghausen-Wri-sti csak tervezett	2	145000		
9. Több apró köszén-pályák, mint a Ruhr melletti és Lui-senthali a Saarbrückeni bá-nyakerületben, már készek, egy vágásuak összes hossza	7 ¹ / ₄	145000		
10. Pozson-Nagyszombati kellett volna az előleges ki-számítás szerint kerülnie 76000 e.ft.mértf. Félig kész.	6 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 Linztül 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 másánál 0.375 e. krra számították előlegesen, miből $\frac{2}{3}$ a vontatásra, $\frac{1}{3}$ a szállító szekerek fentartására szolgálna. 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 középszámítással 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 állítatnának ki, ugy 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 kőutak hecsét 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 kőutak — a legjobbak sem — elégithették ki: hanem végre is vaspályákra szorultak; ennél fogva hiba volna a közlekedési fővonalakon az összeköttetést hazánkban is olly módon kezdeni mint másutt; és kőutakról térni át vaspályákra. Ezek az ország sok vidékein egyedül okszerű közlekedési eszközök, mivel a föld térséges volta azoknak kiállítását felette



kedvezővé, a közönséges kőutak készítését pedig az anyag távolsága miatt felette költségessé, a néptelenség végre a kőutak 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 kőutakra nézve nem kell soha felejtünk azon nehézségeket, mellyek nálunk különösen a kőutak tekintetében előfordulnak. Ugyan is legyenek bár utaink a legszilárdabb anyagból, leghelyesb szabályok szerint készítve, olly égálg befolyása alatt minő a miénk, hol a hosszú és szigorú leginkább pedig gyakran változó tél, egymást felváltva fagyot s olvadást hoz rájuk, a legjobb kőut is okvetlen megbomlik s megbirhatlan kijavításokat tesz ez által is évenkint szükségessé; ha hozzá gondoljuk ehez, hogy hazánk sok vidékein a kőanyag nagy kiterjedésű földön teljesen hiányzik, s ez által a kőutak felállítása igen költségessé válik; végre azt sem felejtjük, hogy épen a fenérintett vidékeken a falvak távolsága s néptelenség azoknak fentartását vagy épen lehetlenné vagy igen költségessé teszi; a kőutak felállítására különös sulyt helyezni nem fogunk. Sőt hol csak a számítási mérleg némileg kedvező, kőutak helyett is inkább vaspályákat állítunk.

4-er. A közlekedési vonalok meghatározásánál — kivált a vaspálya fővonalainál — elengedhetlen szabály, hogy azok a kijelelt végpontok felé egyenes irányban vezetessenek, mert ez mind az átviteli mind a helybeli forgalomnak főfeltétele. Ezen szabályt még akkor is szigorun 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 elémozditná; 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 vitelbért 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 felemlitettem, 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 természetűek, mellyek magas szállításbért nem birnak; 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 kötessék 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 kifejténém — kellő óvásul meg kell jegyezmem, hogy miután

az általam eddig képviselt közlekedési osztálynak semmi eszköz rendelkezése alatt nem állott, következésképp oly hazai adatok megszerzésére, melyekre biztosan támaszkodni lehetne, mind költség, mind kellő egyéniségek hiányzottak, nem lehet itt valami ollyannyira határozott véleményt mondanom, melly a helyviszonyok módosító kényszerítését kizárja. Előlegesen, tekintve az ország kereskedelmi főszükségeit, csak a főirányokat azaz a törekvési célokat lehet kijelelni mint a magyar közlekedések fővonalait, s azon elveket megállapítani, mellyek szerint ezen fővonalak lesznek létesítendőek. — Ugy kívánom tehát az alább kijelelendő vonalokat a kiviteli részletek tekintetében vétetni, mint a mellyek földtéri vizsgálatok nélkül csak irányadásul jeleltetnek ki, s mellyeknek létesítése szigorun a fenebb elésorolt elvek szerint volna végrehajtandó.

a) Vaspályák.

A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szive, mellynek irányában ugy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalokat, mint megannyi főeret, melly a szivből 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 mindenek 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 jövendőben 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 helkereskedés szükségéit, mert ez által még:

a) Az egész alföld, a haza legtermékenyebb térfölde a Tisza mind két partja, Miskolcztul Békés megyéig, minden vasuti összeköttetésen kívül esnek; 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 égény 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 u. 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 Balaton mellett Károlyvároson keresztül Fiume és Buccariig mintegy 70 „

3-or Szolnokon keresztül Aradig mintegy 34 „

Ezen vonal Erdélyországon keresztül a keleti összeköttetést eszközölné idővel.

4-er Miskolczon át Kassáig mintegy . 35 „

Ezen vonal jövendőben a Hernád völgyébül a Poprád völgyébe vezetetvén, képezné az összeköttetést Galicziával s az éjszakkal.

Összesen 173 mf.

B. Mellékvonalok.

Ezek a fővonalokkal tételnek kapcsolatba.

5-ör Szolnoktól Debreczenen keresztül Szatmárig mintegy 33 „

Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, 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 égény 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. Debreczentül Nagyváradig 9 „

11. Miskolcztul Tokajig 8 „

12. Szegedtül Szabadkáig 6 „

Összesen 32 mf.

Összeszámitás.

A vaspálya vonalak hosszúsága tenne:

első rendű 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 felejtetem azon erő csekélységét, mely felett rendelkezhetünk. Nem hallgathatom el azonban azon figyelemre méltó fontosságot, melyet 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 hatalmas 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 leend bizonyosan ott nemzetiségünk terjedésének a leghatalmasb tényezője.

b) Csatornák és folyók.

A csatornákat illetőleg, noha a közelebbi országgyűlés több rendű csatornavonalokat jelelt ki vizgátatul, 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 folyók a t illeti: a vaspályák után legfontosb közlekedési eszközök — kivált a gőzhajózás keletkezése óta — a hajózható folyók; mellyekkel 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 gőzhajózási kísérletek után Europa egyik hajózásra legalkalmasb folyójának tarthatjuk. Különösen pedig figyelmet kellene fordítani a felső Tiszára, melly Várritúl 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 tétkintébül; a Bodrog, és Körös, melyeken már is élénk tutajozás sőt hajózás is keletkezik.

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

5-ör. A Vág és Garan vizeinek megvizsgálása, tervek megkészítése, s e folyók takarítása.

6-or. A Rába, Lajtha, Rábca, Repce 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 kőutak.

Országos kőutakat, beillesztve a magyar közlekedési rendszerbe helyesen indítványozni a legnehezebb feladat. Mert az országnak nagy részére férkezetlenség gyanánt tűnik fel a kőút, és mindezek előtt tekintettel kell lenni a jövőre kifejlésre, s helyesen számot vetni erőnkkel, mit most kiállíthatunk, s mit a jövőre fog alakíthatni s megbírni.

E szempontból tekintve a dolgot, hazánknak azon részén, melyl éppen 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 köbolenként — a mi egyébhiránt 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 jövőben 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 utépités már mulaszthatlan, s a kiállítandó vaspályákkal összeköttetés okvetlen megkívánja.

e) Tekintetem 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 természetlenebb hegyvidék kapcsolatba jöjön a termékeny völgyvidékkel.

Ezen fő elvekbül indulva ki következő fő-melék- és szárny-utvonalakat kellene közelebbrül 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 rendü

vagyis sugár-utvonalak:

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

- | | | |
|--|--------------------------------|-----|
| Zsámbokréten, Sz. Mártonon, Nagyfalu
át a határig | 32 | mf. |
| 3. Párkánytul a Garan völgyén fel Kör-
möczbányáig | 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,
Tisolczon, 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-
rőn, Tornán át Meczenzéfig | 11 | " |
| 9. Kassátul, Eperjesen át Bártfáig . . . | 9 | " |
| 10. Tokajtul Sátoralja-Ujhelyen, Töke-Te-
rebesen, Nagymihályon át Homonnáig | 15 | " |
| 11. Sátoralja-Ujhelytul Ungváron át N.Be-
reznáig | 13 | " |
| 12. Tokajtul Vásáros-Naményon, Bereg-
szászon, Munkácson, Alsó-Vereczkén
át a határig | 24 ¹ / ₂ | " |
| 13. Beregszásztul T.Ujlakon, N. Szöllösön,
Huszton át a Nagyg völgyén Szolymáig | 16 | " |

14. Szatmártul Avas-Ujvároson, Técsön, Mármaros-Szigeten, Körösmezőn át a galicziai határig	mf. 22 ¹ / ₂ „
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	13 ¹ / ₂ „
18. Nagyváradtul Telegden, Élesden át az erdélyi határig	9 „
19. Szegedtül a Maros mentin, Aradon át az erdélyi határig	25 „
20. Aradtul Lugoson, Mehádián át Orsováig	26 ¹ / ₂ „
21. Temesvártul Verseczen át a Duna part- jáig	14 „
22. Szegedtül Nagy-Kikindáig	7 ¹ / ₂ „
23. Szabadkátul Ujvidékig	13 „
24. D. Földvártul Eszéken át Vukovárig	25 ¹ / ₂ „
25. Eszéktül Diakováron át Bródig	10 „
26. N. Kanizsátul Csáktornyáig	6 „
27. Sz.-Fehérvártul Veszprémen, Pápán át Szombathelyig	21 ¹ / ₂ „
28. Budátul Esztergom felé Veresváron, Győrön át Pozsonyig és Pesttül Hatvanig	34 „
29. Győrtül Sopronig	11 ¹ / ₂ „

összesen: 526 mf.

Másodrendü

vagy is kereszt-utvonalak.

1. Zsolnátul a Vág völgyén, Rosenbergen, Sz.Miklóson , Király-Lehotán , Löcsén át Eperjesig	mf. 26 „
2. Besztercebányától Breznóbányáig . .	5 $\frac{1}{2}$ „
3. Ó-Zólyomtól Losonczig	8 „
4. Gyöngyöstül Szécsényen át Pöstényig	7 $\frac{1}{2}$ „
5. Rimaszombattul Putnokon át Sajó-Sz.- Péterig	8 „
6. Rozsnyótul Meczenzéken , Kassán, Gál- szécsen, Ungváron át Munkácsig . .	25 „
7. Huszttul Técsőig	4 „
8. T.-Ujlaktul Halmin át Szatmárig . .	6 „
9. Vásáros-Naménytul Szatmárig . . .	8 „
10. Debreczentül Tokajon, Táján át Hidas- Németiig	16 $\frac{1}{2}$ „
11. Nagyváradtul N.Szalontán át Aradig .	16 „
12. Szabadkától Zomborig	8 „
13. Szabadkától Bajáig	8 „
14. Péctül Siklóson át Pozsegáig . . .	15 „
15. Bélavártul Babocsáig	7 „
hogy a Mohács felé vezető vasuttal és Péccsel egyenes közlekedése legyen.	
16. Tolnától N.Kanizsáig	18 $\frac{1}{2}$ „
17. Győrtül Pápáig	6 „

18. Győrtül Székes-Fehérváron át Duna- Földvárig	mf. 19 ¹ / ₂ „
	<hr/>
	összesen: 212 ¹ / ₂ „

Harmadrendü

vagy is szárny-utvonalak.

1. Nagyszombattul Diószeg táján a pesti vasutig	3 mf.
2. Gyöngyöstitől Árokszállás táján a vasutig	2 ¹ / ₂ „
3. Egertől a vasutig	3 „
4. Tisza-Füredtől Poroszlón át a miskolci vasutig	2 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 „ „ „	— ¹ / ₂ „
11. Szentestől Kún-Sz.-Mártonig . . .	3 „
12. Csabától a vasutig	3 ¹ / ₂ „
13. Gyulától Csabáig	2 „
14. Csongrádtól a kecskemét-szegedi vas- utig	3 „
15. Hold-Mező-Vásárhelytől „	4 „
16. Kapronczától Légrád táján a fiumei vas- utig	2 ¹ / ₂ „
17. Köröstől a fiumei vasutig	3 „

18. Varasdtul	„	„	2 mf.
19. Kis-Komáromtul	„	„	1 „
20. Keszthelytül a szombathely-n.-kanizsai vasutig				2 ¹ / ₂ „
21. Zala-Egerszegtül	„	„		2 „
22. Köszegtül Csepregnél a vasutig . .				2 „
23. Esztergomtül a buda-pozsonyi utig .				1 „
24. Jászberénytül a miskolczi vasutig . .				1 „

összesen: 57 mf.

E szerint az első rendű vonalok tesznek:	526	„
a másod-rendűek	212	¹ / ₂ „
a harmad-rendűek	57	„

összesen: 795¹/₂ „

Hogy a javasolt közlekedések egész egybefüggését együtt kitüntessem, azoknak átnézeti térképét ide csatolom; meg kell azonban jegyezni, hogy e közlekedési hálózat tervezésénél nem lehet egyedül általános nézetekből kiindulni, de minden hazai állapotok s létező viszonyok számításba vételével kellett a kijelölt 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.

Nevezetesen a Kassától Fiuméig vonuló vaspálya az egész magyar birtokot a tengertül kezdve szinte Lengyelország határáig ketté hasítván, hazánknak a kereskedést e vonalban a tengerrel, Kulpá, Száva, Dráva folyókkal, a Balatonnal, és balatondunai csatornával, Pestnél pedig magával a Dunával; a Miskolcztul Tokajhoz kinyuló 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 Pozsonyutl Pesten és Szolnokon keresztül Aradig s innen Temesvárig menő vonal, az előbbivel szinte keresztben fekszik, és a termékeny Bánátot Budapesttel, Pozsonnyal és Béccsel csatolja össze; Pozsony, Érsekujvár, 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 Czeglédttől Kecskeméten át Szegedig nyuló, s innen Szabadkára térő ága, néhány nagy népességű városok érdekein kívül, mellyeket Budapesthez csatol, egész Pest és Csongrád megyéket hasítja át, Torontál és Csanád megyéket pedig és a Kis-Kúnságot igen közel érinti.

Még nevezetesb e fővonálnak Szolnoktul a

Tiszán, termékeny N. Kúnságon, a nagy népességű és vásáraitul nevezetes Debreczenen, a népes Nagy-Károlyon s az ország keleti felső részén több megyéknek 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 épen középén hasított völgytér, melly itt a felső és az erdély-széli Karpatok 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 szorosán kapcsolatba mind egymással, mind az ország középpontjával, és Ugocsa, Marmaros, Középszolnok, Kraszna megyéket és Kövár - vidékét az ország közepéhez közelebb hozza.

A Mohácstul 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, Verőcze, 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 Bécstül 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. mintegy	Kőut mintegy mf.		
			összes	kész	ujon készítettő
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	Kőrös	7 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$	—	5 $\frac{1}{2}$
17	Temes	7 $\frac{1}{2}$	20	1 $\frac{1}{2}$	19 $\frac{1}{2}$
18	Szabolcs	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 készitendő
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 $\frac{1}{2}$
45	Moson.	7	7	—
41	Pozsega	3 $\frac{1}{2}$	1	2 $\frac{1}{2}$
42	Sáros	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	—
43	Szepes	18	8 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$
44	Szerém	3	—	3
46	Túróc	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. végőr ezred	11 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	—
59	Német bán. végőr. . .	2 $\frac{1}{2}$	—	2 $\frac{1}{2}$
60	Bródi végőr ezr. . .	3	1	2
61	Kőrösi végőr ezred. .	6	—	6
Összesen		795 $\frac{1}{2}$	276 $\frac{1}{2}$	519

Ezen kimutatásból kitűnik, 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.

V. FEJEZET.

Költségvetés a javasolt közlekedések kiállítására.

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

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 egybehasonlítjuk, 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 kiállításai tökét igényel, mint bárhol Európában, sőt tán még Amerikában is, és pedig következő okokbul:

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

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

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

4er: Mert az építmények, mozgonyok, s más szállítási szerek mennyisége — mi másutt a kiállításai költségeket olly nevezetesen emeli — nálunk aránylag csekély leend; mivel népességünk 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%tel olcsóbbra 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 $64\frac{1}{2}$ mértföldön $11\frac{1}{2}$ millióra, teszi s ehez

20%-et adva s a Luizaut váltság tőkéjét beszámítva, összesen 15 milliót tesz. Ezen alap szerint egy mértföld vasut hazánk legnehezebb vonalán kerülne Wal-lau szerint 232,558 frtba. Ezt ugyan én igen vé-rmes 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 általá-nos az egész országra, s a könnyebb vonalak feles-legei kiegyenlítik a nehezebb pályák több költségeit.

b) A középponti vasutársaság a mult országgyü-léstül kamat-biztosítást kérvén, az Ausztria szélétül Pesten s Szolnokon keresztül Debreczenig kiállitan-dó vaspálya költségeinek maximumát 18 millióra teszi; a fenebbi felvétel szerint ezen 64 mértföldnyi pá-lyavonal kerülne 20,480,000 ez. forintba.

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

Mind ezeket, mint látszik, jóval meghaladja az ál-talam felvett öszveg, 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 többé, 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 adatu! 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. E részben egyedül hazai adatok nyujthatnának felvilágosítást; ezeknek azonban egészen hiával vagyunk, mert a közmunka eddig divatozott rendszere még közelítő kiszámítást sem enged; azon vidékeken pedig, hol a mérlegelés legérdekesb volna, utak egyáltalában nem is léteznek.

Szolgáljon 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 vétetett 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 helyétül az épülő vonalig egy kőből 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 kiállításai 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 nemeinek kiállításai költségeiről szóltam, bíráljunk meg némelly eddig javasolt közlekedési terveket, hogy kitűnjék azoknak czélszerűtlensége, s egyszersmind abbul

meglássuk, hogy jelenleg a csatornákrul jó számítás-
sal szó nem lehet.

1. Eszéktül Bródig 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 létesítné. 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 úgy áll, hogy a vaspálya ott hihetőleg jóval kevesebbe, a csatorna ellenben jóval többbe fogna kerülni, mint az előleges számítás. Továbbá a fenntartási 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 kiállítandók. Miután tehát két vonal összeköttetésénél a szám-mérleg illy nevezetes különbséget mutat, lehet e az eszék-bródi csatornát javasolni, midőn sokkal olcsóbban egy egész évben egyiránt használható sebes közlekedést lehetne a vaspályával kiállítani a lassu helyett, melly fagy, s vízhiány miatt hónapokig heverne.

2. Duna-tiszai csatorna Pesttül Szegedig.
Tudjuk ennek előleges költségeit Klenze 50,247,400,

— Clark 26,229,605, — Fynje 18,500,000 ez. fratték hozzávetőleg ; azt is tudjuk , hogy Czegléd-től Szeged-ig 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. Vukovár-fiumei vaspálya. Ha az eddig általam felállított föelvekre 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, nagy-szerű 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 mellözhető — kötelességet, mit tölünk nemzeti-ségünk 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 dunán-túli 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–fiumei és pest–fiumei vonalok közt hosszúságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mértföld, következőleg kiállítási költségekben sem lehet nagy a különbség.

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

b) A pest–fiumei vonal egész évben élénk forgalmat állíthat elő s folyvást jövedelmez, mig a vukovár–fiumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

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

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferencz-csatornája által Mohácsnál épen úgy eléri a fiumei 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 Eszék-Fiumei vasutrucl,*) melly még aztán gondosan kikerülve a feldunai megyéket a czeglédi vonalhoz csatlakoznék szólnom sem kéll, egy tekintet a benyújtott térképre meggyőz mindenkit annak czélszerűtlenségéről.

c) Költségvetés alkalmazása.

1-ör. Vaspályák. 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 ára tenne körülbelöl 80,000,000 e. ftot.

Nem lesz e helyen érdektelen kimutatni az arányt mellyben 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, mellyet azonban kerek számmal elfogadhatunk.

*) Bruck Károly terve.

Szám	Országok	Népesség	Terjedele- m	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)	17 ¹ / ₂	108000	3150	1304
4	Poroszország . .	15	5014	383	170
5	Belgium	4	542	714	699
6	Ausztria Olaszor- szág nélkül . .	14	5030	304	144 ¹ / ₂
7	Magyarország és Erdély összesen	13	6175	298	100

2-or. Folyók. Ezeknek rendezésére nézve előleges terv s kiszámítások nélkül költség tekintetében valami határozott összeget kimondani nem lehet. Nincs azért más mód, mint szemelött tartva az országosan kiállítandó tőke egész összegét egy bizonyos kerek számu 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, melly célra külön 40,000 e. frt számítatik évenként, összesen	évenként ez. frt. 240,000
2. A Tisza folyóra	200,000
3. A Tisza mellék - folyóra, 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
	<hr/>
Összesen	800,000

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

3-or. Kőutak. A költségvetés nehézségeit a kőutakra nézve már fent 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 felosztva, azaz 1,200,000 e. f. évenként.

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

hiszem, hogy egyremásra mértföldenkint 60,000 e. frton a kőut kiállitható legyen. Azonban ha ezen öszveget vesszük is fel, a fenebb egy évre ajánlandó tőkébül legfölebb 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 öszvegbül évenkint készíteni, sőt ha a lehető legcsekélyebb öszveget vesszük fel az utak fentartására, ezen öszvegbül még is évrül 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, feladatomban 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 megmentéséért sok hatóságok érdekeit volna mellőzni kénytelen, s a vége elégületlenség, keserűség lenne.

Hogy tehát ezen bajokból kimenekedjünk más módot nem látok, mint követve a mult országgyűlés nyomdokait, ezen évi-öszveghez még minden hatóságban a közmunkák felét a kőutakra 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 építtessenek. Ennélfogva

c) Minden egyes hatóságban számbavétetik 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 körülbelől 32,763 szekeres, igen annyi tenyeres napszámot.

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

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

e) A fentartáshoz, kiigazításhoz vagy új építéshez megkívántató minden pénzbeli költségeket az országos közlekedési pénztár fedezi, illyesek: utépitők, 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 fen.

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

Hogy azonban a közérő alkalmazásának sikere is legyen, *) azt a mostani állapotban hagyni lehet.

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

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

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

2-szor. Minden közmunka szakmánya változtandó, s minden egyes munkapontra a jövés-menés betudásával meghatározatitk 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 váltsággra nézve, a munkával tartozó elsőséggel bir; ha ő nem teszi, a helybeli birtokos megválthatja.

5-ször. A közerőnek kiszabott felét a közlekedési igazgatónak bár milly más közlekedési munkához felhasználni lehet, az utpénztárt illető költségek kiegyenlitése mellett.

például a bodrogközi helységeket kirendelte a tiszai töltésekhez a tárkányi vonalra; ezeknek munkájok kifizetett olly árban, mint önkénytes munkások alkuja volt köbölenkiut. A beadott hivatalos jelentések szerint a kiállított töltés, s a ráfordított napszámok a közerőből 3 ez. kr. napibért mutattak ki, mig 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-öszevegnek másutti kiegyenlítése mellett.

7-szer. Minthogy a közerő megvételében az adózó osztályra nézve az a legterhesb, hogy a rá szabott 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 teljesithessék falvanként a kiszabott közmunkát.

A kőutak 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 javaslott közlekedési eszközök kiállítására, és pedig

vaspályákra	80 milliót
folyó-szabályozásokra	8 „
kőutakra	12 „
Összesen	100 m. e. ft.

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

Függelék

A k i s a j á t í 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.

Eddigélé az országutakra megkivántató 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, mely közutnak elfoglaltatik, kármentést követelhetne.

Ellenkezőleg a vaspályáknál teljes és tökéletes kármentést rendel az 1836-ki 25 törvénycikk, noha a vaspálya közelsége többszörözött jótétemény a kőutóhoz 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 vasut kisajátításainál. — Olly helyeken t. i. hol a vaspálya vonulata még bizonytalan volt, hogy a birtokosok és községek azt saját határaikra vonják, a szükséges földtért ingyen megajánlották, sőt más nevezetes áldozatokat ígértek a vaspálya jótéteményiért. Ellenben, hol a pálya vonulata bizonyos s kikerülhetlen lőn, 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 kőutaknál nem pusztán foglalni, a vasutaknál nem túl az igazságon fizetni s ez által a közvállalatokat terhelni.

Ha a kő- 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 kitül a föld elvétetik, de ezen kármentés terhe nem a statut illeti, hanem az okozott sokkal nagyobb nyereség részeseit t. i. az érintett községeket.

S ezért igen helyesnek tartom a kisajátításokra nézve azon intézkedést, mellyet 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 keretek, 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 elvétetik a föld, ugyancsak földben kielégithető 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 új 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 országában; az al-

kormányos formák, melyekben ez másutt forog, egész fejlettségökben ismerttek. Tagadni ugyan nem lehet, hogy nálunk sajátos 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 állapotásait minden indoklás nélkül egyszerűn felemlítsem; fejtegetésimet pedig csak azokra intézzem, hol nézetim eltérnek, s melyeknek bővebb indokolását a múlt országgyűlés végzései szükségessé teszik. —

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

1-ör Felelőség.

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

a) ez csak személyre alkalmazható, testületre nem.

b) ennek biztos, s gyakorlati értelme a végrehajtó parlamentaris 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, mellyet 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 önnálló vasutakat, mellyek nem egyes helyeknek az országos vonalokkali összeköttetését czélozzák, csak országgyűlés engedelmé mellett le-hessen bárkinek építeni. Az összeköttetési szárny-vonalokra azonban tért kellene nyitni egyesek tevé-kenységének, a magánipart felébreszteni, s megengedni hogy ezekre a közlekedési igazgató adhasson engedélyt. Sőt mennyiben a szárnyvonal egy már elfogadott, és országos segedelemmel készítendő kőut helyét pótolná, az országos közlekedés igazgatója a kiszabott öszvevig az ország nevében mint részes állhasson be.

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

c) A kőutak körül minden ezutáni munka, melly 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 nyujthat, a végrehajtó állását kéteessé teszi, és felette nehezíti, sőt azt terhes alternatívákba helyezi évenkinti 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, mikkell 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 lobogók és pénzek: mind ez nem menti meg nemzetünket az enyészettül; ha a magyar birtok idegen kezekre jutna, s a magyarfaj koldus néppé válnék saját honában. — Mi pedig inkább e veszélytül félhetünk, mint akármitül, s épen 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 becsét, fölélesztik — mert jutalmazták — a szorgalmat, sokszorozzák a jövedelmet, s ez által tehetősbé tesz a nemzetet, s ez most mindenekfelett, mire törekednünk kell.

Ebből kettő következik elvitathatlanul u. m.

a) Most egyelőre annyit kell követelni a nemzetül, mennyit csak kiállítani saját romlása nélkül megbí. Többet venni, nem tenne egyebet, mint sok nemzetségek bukását rögtön decretálni, s evvel a magyar birtokot idegen kezekre juttatni, mi öngyilkolás volna. És e tekintetben ne ámitsuk magunkat azon deszkavédelemmel, mit a hajótörésben a honosítási törvény nyújthat; mert egyfelől már annyi előzőtt honosítás van a múltban, hogy a jövő

minden kecsegtetése ábránddá változik; másfelől alig lehet oly honosítási törvényt alkotni, melly kijátszást kizárjon, s nemzetet megvédjen az elmerültéstül, ha neki indult. —

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

Ha hazánk kiterjedését, népességét, szükségeit egybevetjük a többi európai statusokéval, valamint azon tőkét, mellyeket azok a közlekedésekre már eddig befektettek, azonnal látni fogjuk, hogy az ezen javaslatba foglalt közlekedési eszközök, és ezekre követelt öszveg 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 önmagától ne legyen kénytelen megvonni saját felvirágzásának további eszközeit. —

Ezeket nem tartottam feleslegesnek előrebocsátani azért, hogy meggyőződésemet, s a czélt mellyet 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 arrul 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 valamely iparvállalat hosszú időre nyomasztóvá váljék a kereskedésre nézve. Nálunk azonban még a gazdasági ipar is igen alatt áll; szállítmányink a gazdaság első nyers terményibül állanak 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 nyereségekre, úgy más részről, a mint már fenebb kifejttem, 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 leszállithassa. 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, mellyek a közelebbi országgyűlés alatt a fumei vasut körül felhozattak; u. m.

Egyik kimutatásban, melly az országgyűlésnek benyújtott, a mostani szállításbér egy mázsáért a Dunától Fiuméig 90—160 ezüst krajczárban mutatatik ki.

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

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

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

	Vukovár.	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 $1\frac{1}{2}$ 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 emlitem itt fel, hogy számítási alapul használtassanak; nem is akarok azokon épen semmit építeni; annyi még is kétségkívülivé 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 bérénel 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 Pesttül Váczig mégis:

az 1 osztályú czikkeknél 9 kr.

2 osztályuaknál 12 „

3 osztályuaknál 24 „ vitelbér fizetetik.

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

Vége 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 — melly vaspályáira merészlett 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-
sitott részvényeket úgy, hogy bizonyos részt
mindig megtartsion, mellyel befolyásának túlsúlyát
állandón biztosítsa.

Nézetem szerint, miután 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 egyenlithetnék.

2-ör. 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 sajátságos viszonyaink közt szükség esetében kiségethetnek; minő: közérő, testületek részvéte, nagy tőke.

4-er: Előre biztosan nem határozhatni meg, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasutrendszer; s mig ez kifejlenék, mindenesetre szükség hogy az ország teljesen megóvja 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 eszközésében.

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, következõleg a vállalkozók csupán a biztosított kamatokra támaszkodhatnának, mit sem tesznek a vonal élénkítésére, sõt a szállítás elhanyagoltathatik.

c) Hazánkban nem remélhetõ, hogy minden fennebb kijelelt vonalra vállalkozók találkozzanak, s ebbül az következik, hogy a kecsgetetõbb 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. Megemlítendõnek tartom még azon nem kis fontosságú körülményt is, hogy ha az országosan kijelelt vonalok kamatbiztosítás mellett kiadandóknak határozatnak, egy vidék hamarabb ellátatik, másik a nélkül marad jó ideig, s ez belviszonyinkra bizonyodalmat hozhat, habár egy idõre is.

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

Ennyi okokból határozott véleményem az, hogy hogy most mig az ország saját közlekedési ügyeinek hatásaiban tájékozni nem bírja magát, a vaspályák ügye országos kezelés alatt tartassék; mi mellett a takarékoság és olcsóság a kiállításban verseny megnyitása, s jó rendezés mellett ép ugy elérhetõ, 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 mulhatlanul határozni a törvényhozásnak azt is, hogy a kiállítás lehetővé tétessék

Staturkülcsön felvétele által!

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

1. Vegyük mindenekelőtt közelebbrül számításba azon követeléseket, mellyek 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-

Tébolyodottak 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 fordita-
 tik ennyi szükségek fedezésére, hogy lehet azon
 néhány milliót, mit évenkint kiállithatunk józanul úgy
 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 becse nem emelkedik, jövedelme nem szaporítatik; nekünk tehát nem kell egy napot sem veszteni, hogy a magyar bírtokosban vagyonához való szilárdabb ragaszkodást ébresszünk, s nyomasztó helyzetébül, s evvel a veszélybül 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 gyümölcseibül fedezhesse, s a képesség minélelőbb kifejtessek, a teherviselés eredményeiben áldásthozó legyen, s megszeretessék.

5. Ha az ország folyó jövedelmeibül kellene a közlekedési eszközöket kiállítani, az egész adótöke elvonatnék más beruházási térrül, a nélkül, hogy a pénz más forrásokbul 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-bonyolódtak, hogy végre indítványoztaték, 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 kifejtteni, s mintegy láthatóvá tenni a pénzmunkálkodás kifejlődését.

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

létezik, melly szerint t. i. ez közadósságot könnyebben, magán adósságot ellenben igen nehezen vesz; midőn mi közadósságtul igen irtózunk, magán-kölcsönnél 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. — Elöttem 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 szükséges bizonyos számokat felvennem, s következőket megjegyezni:

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

2. Ezen alpra 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 jegyezni, hogy a 100 milliót például 1860-ik évig bírnók beruházni, a pénzügyi munkálkodás következőképp 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- tül — 1847 apr. 30-ig .	204918	21570	20515	2159	74614	38
1847 maj 1-tül — 30ig . .	51711	51711	22264	22264	15065	39
	10½ hónapi bevétel . . .				89680	17

II. Kimutatása

a központi vasut Vác Szolnok közti vonalán volt forgalomnak

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

Az I. kimutatásból következő eredmények fej-
lenek ki:

10½ hónapi forgalom bevételét 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. mértföldre 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 3²/₁₀ kamat.

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

A II. kimutatás szerint a 4 hónapi forgalom tőkéje mutat egy hó- napi bevételt	ez. frt.	kr.
ennek 50%je kezelési költségre tesz	36563	45
	18281	52½

Marad tiszta jövedelem . 18281 52½

Ezen havi tisztajövedelem tesz 1
évre: 18281 frt. 52½ kr. × 12 = 219382 30

Ezen évi tiszta jövedelmet felosztva
 a 19 geog. mértföldre Vácztul Szolno- 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 jegyezni 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-
 zszáni 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 tengetyen 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 kevesbet s azt csak a
 számítás biztosságáért vettem fel.

Ezek után a fenebbi táblából, mely 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 folyó jövedelemből akarná ezt elérni, kel-
lene 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 nyujtandom be a tiszá-szabályozás fejlődéséről jelentésemet. Abban ugy hiszem elég világosan ki leend 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 könnyü törlesztését.

Már ha a törvényhozás az országos közlekedések kiállítását status-kölcsön alapján rendezi, a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében adandó segítség igen könnyüvé s egyszerűvé válik; mert csupán egy felhatalmazásbul 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 könnyüvé válik, az ország többi folyóinak szabályozását is mozgásba hozni; mert azon folyók hirtokosai is ösztönt találnak abban, hogy az ország segedelmére számolva, körülményeikhez képest fedezhetik a szabályozásnak most jobbadán alig megbirható költségeit.

b) A végrehajtó hatóságul.

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 ülésel bír.

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

4. Rendeletei mind hatóságokat mind egyese-
ket kötelezők, s azokért csak az országgyűlésnek számol.

5. Ha az országgyűlés bizodalmatlanságot szavaz, hivataláru l lépni köteles. —

Szabadjon ez utósó elv tekintetében visszaemlékeztetni a közelebbi országgyűlés vitatkozásira, miután e pont akkor legtöbb fejtegetésekre nyujtott 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 tünt elő mint általánosán vétetett. Mert a felelőség elve véganalysisben ugy is csak bizonyos moralis suly, mellynek physikai értelme a dolgok rendes folyamán kívül esik. — A közlekedési igazgató ország hivatalnoka, az országnak rendi táblá-

ján, ülésel 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 sulya, hogy a bizodalmat vesztett közlekedési igazgatót lelépésre kényszeritse? És a főrendi tábla, miután nem a politicai kormányzás hatalmárul, de az ország anyagi érdekeinek kezelésérül van szó, felfogná e az anyagi érdekeket áldozni egyes személynek? Az ezen viszonybul eredhetõ minden bonyodalom annyival kevésbé aggaszthatja a törvényhozást, mert még azon garantia is fenmarad a táblák számára, hogy a függõ jövedelmeket a bizodalmat vesztett igazgatótul megtagadhatják. —

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

Állna a központi testület körülbelõl 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 köutakat s közmunkákat tartaná evidentiában;
4. A főmérnök, a közlekedések technicali vezetésére szükséges mérnöki karral.

Sőt ha a közlekedési igazgató hivatásában eljárni 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, kereskedelmi, ipari adatokat pontosan egybegyűjt s összeállit a közlekedési igazgató s egyes osztályok saját körükbeni tájékozására.

Ezen egyes hivatali osztályok segédszemélyzetét előre elhatározni bajos; annyi bizonyos miszerint eleinte kevesebb, később az igazgatás tere szaporodván, több egyénekre leend minden osztályban szükség.

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

lyórendezéseket, kőutakat eréllyel kell végrehajtani; valamennyi tervet bírálni, a végrehajtás menetét szemlélet által is kíséni; 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 folyórendezések körüli minden végrehajtási intézéseket kezelné.

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

A főmérnök az egésznek technikai 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 fölállítani, nem olly könnyű feladat, kivált midőn a hatóságokkal s egyesekeli érintkezések még szokatlan viszonyai tapasztalat által a kellékeket nem fejtették ki eléggé. A rendezés körüli óvatosságban példát adott a tiszavölgyi társulat, melly belátva, miszerint biztos állapotokra egyedül a gyakorlat vezethet, beelégedett néhány fölvelk 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 következőket említsek meg figyelemzetetés 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 legébberebb felvigyázat mellett is nem hiányzik az alkalom 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 nyugdíj-rendszer ha alkalmaztatik is, semmi biztosítást előre nem nyujthat.

Ezen elvek figyelembe vételével kell a közlekedési hivatalnokok fizetéseit s dijaikat 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 sorozatáról 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 legkevesh 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 kifejtteni elegendő szakértőket hazánkban is arra, hogy a nehéz vonalak akadályival megküzdhessünk.

Ezen szabály alól csupán a fiumei vasutra nézve — mely szükségünk közt első — tennék kivételt; ebben is azonban a vonalt mindenesetre a közép-ponttul kezdeném, s mig 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 vonalok 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 kiállítási 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, csoportonkint fognak eléállni a szükségek, mellyek a törvényhozás további intézkedéseit mulaszthatlanokká teendik. Szükség lesz közelebbrül uti, vízi, biztosítási rendörség, hajózási részletes törvény, kikötök s rakhelyeket szabályzó intézkedés, a folyók magánhasználatának rendezése, s a t. s a t. Mindezeknek fonala a közlekedési igazgatóság kezében van; ebbül természetesen következik, miszerint ezen rendezési munkálatokat leghelyesebben az országos közlekedések igazgatósága készítheti elő. Ezt már a közelebbi országgyűlés is érezni látszott, midön 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 megszerezünk, 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 üszavidéke, 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 mozgékonyosság; alig hiszem hogy nemzetiségünk erősítésére hatalmasb lépést tehattünk 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 kényyszerülve az élet első szükségéinek 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 — mellyek 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 leghiztosb

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

Javaslatomat tehát, mellyet e lapokba foglaltam, olly ohajtással nyujtom be, vajha azok, kiknek kezeibe a végezés hatalma van letéve, fölleljék benne a nemzetegyesítés, érdekösszeszövés, s főleg nemzetiségünk szellemi súlyának azon irányát, melly engem vezetett, s melly valamint eddig is nyilvános életemnek s politicalai működésemmek legmélyebb talpköve volt, ugy lesz — ha isten érnem engedi — építményeim utósó zárköve is!



FOGLALAT.

	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

300

A

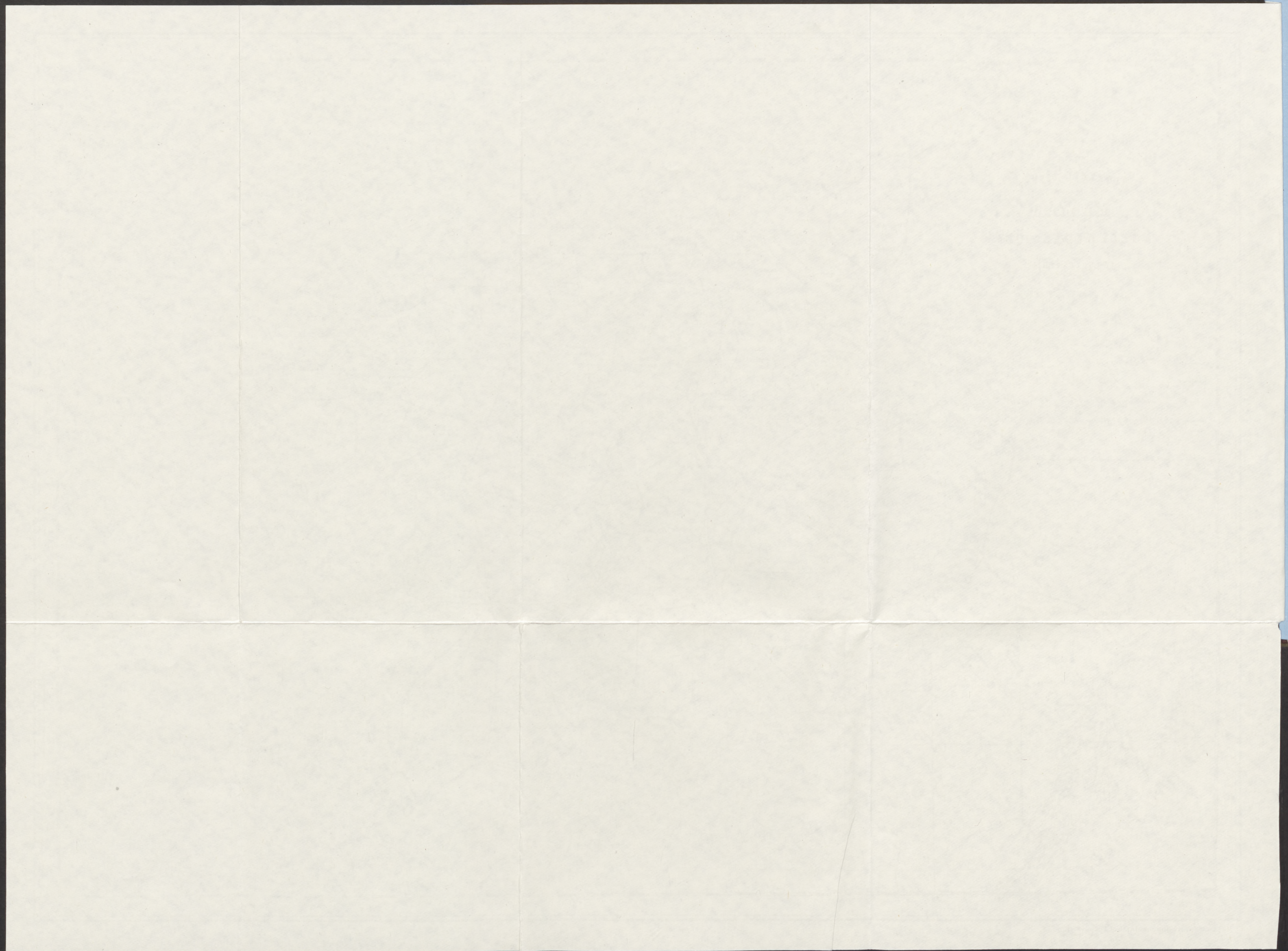


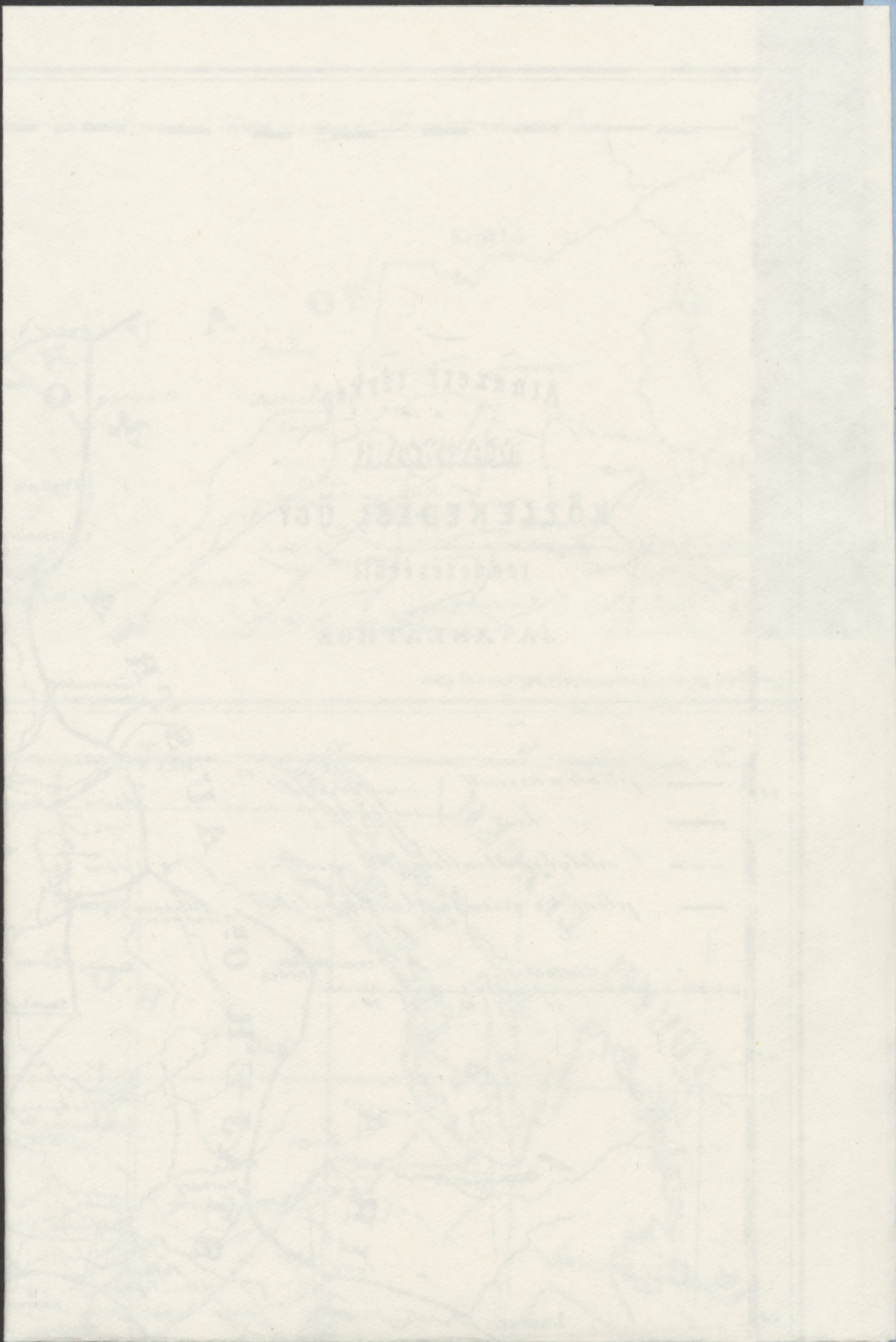
Átnézeti térkép
MAGYAR
KÖZLEKEDÉSI ÜGY
 rendezéséről
JAVASLATHOZ

- jelentő a tervezett vasútvonalakat
- jelentő a meglévő vasútvonalakat
- - - Erdélyben kiállítandó vasútvonal
- jelentő az országos katonautókat

Mértékegység



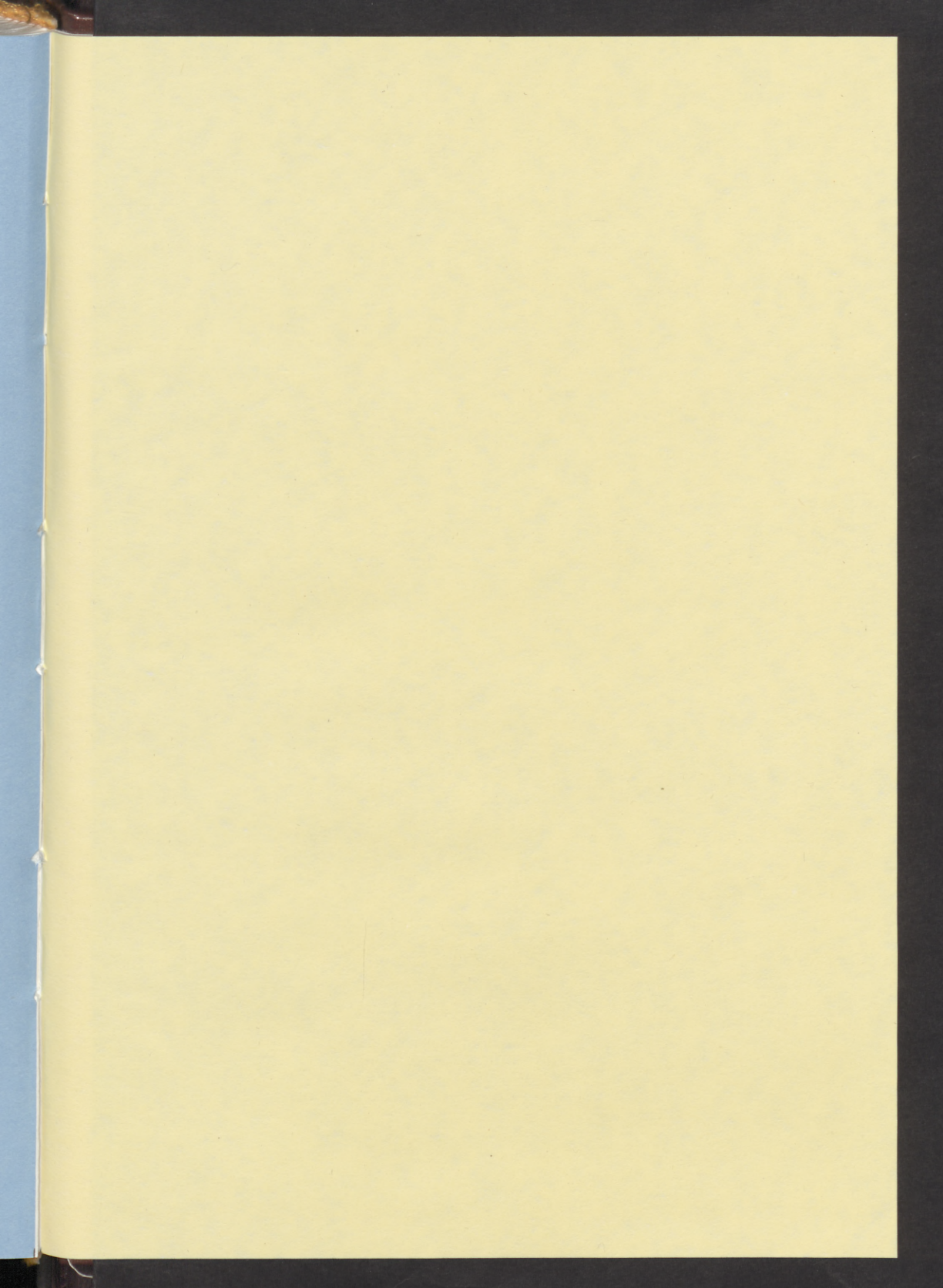




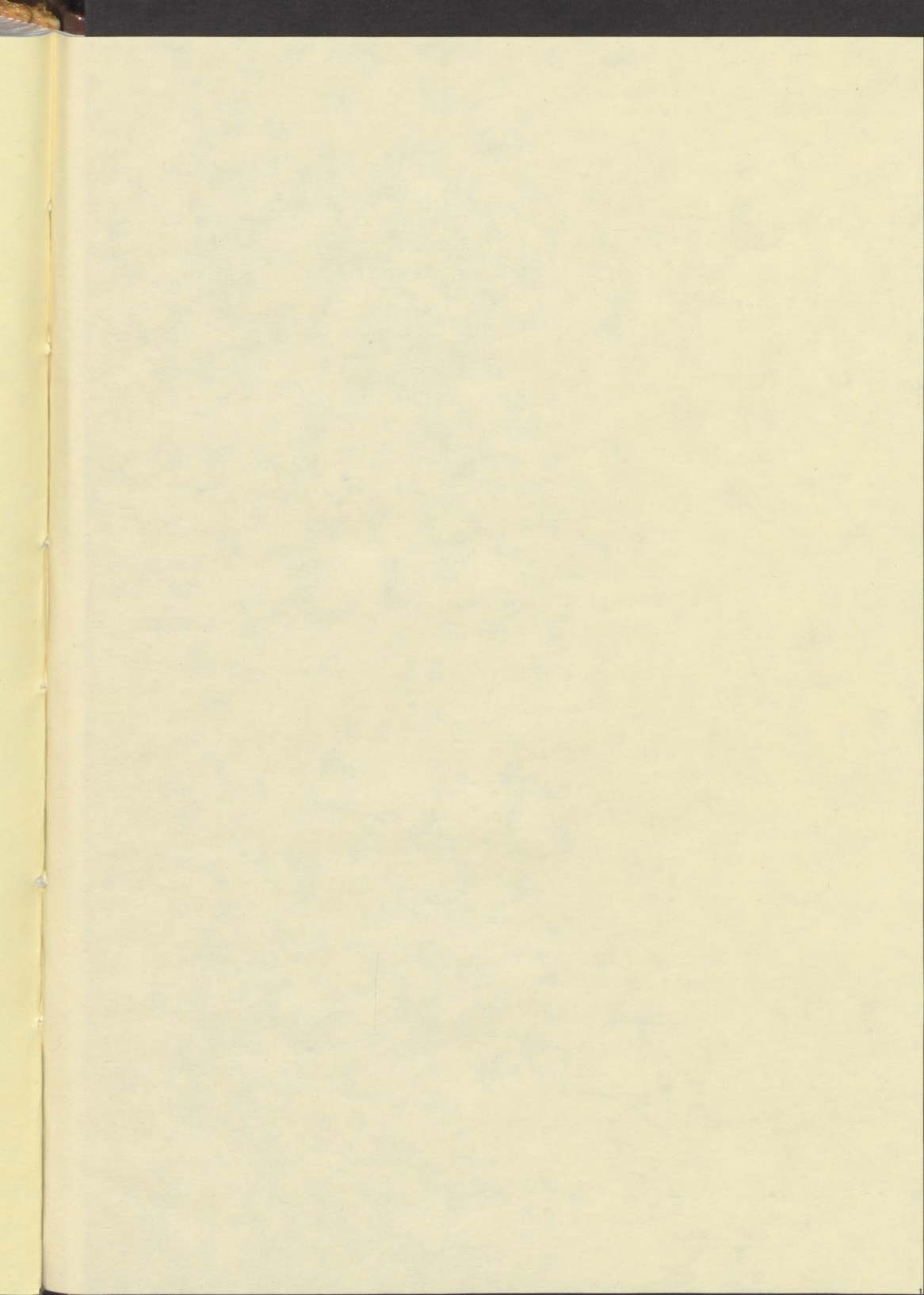
UNITED STATES OF AMERICA
WASHINGTON

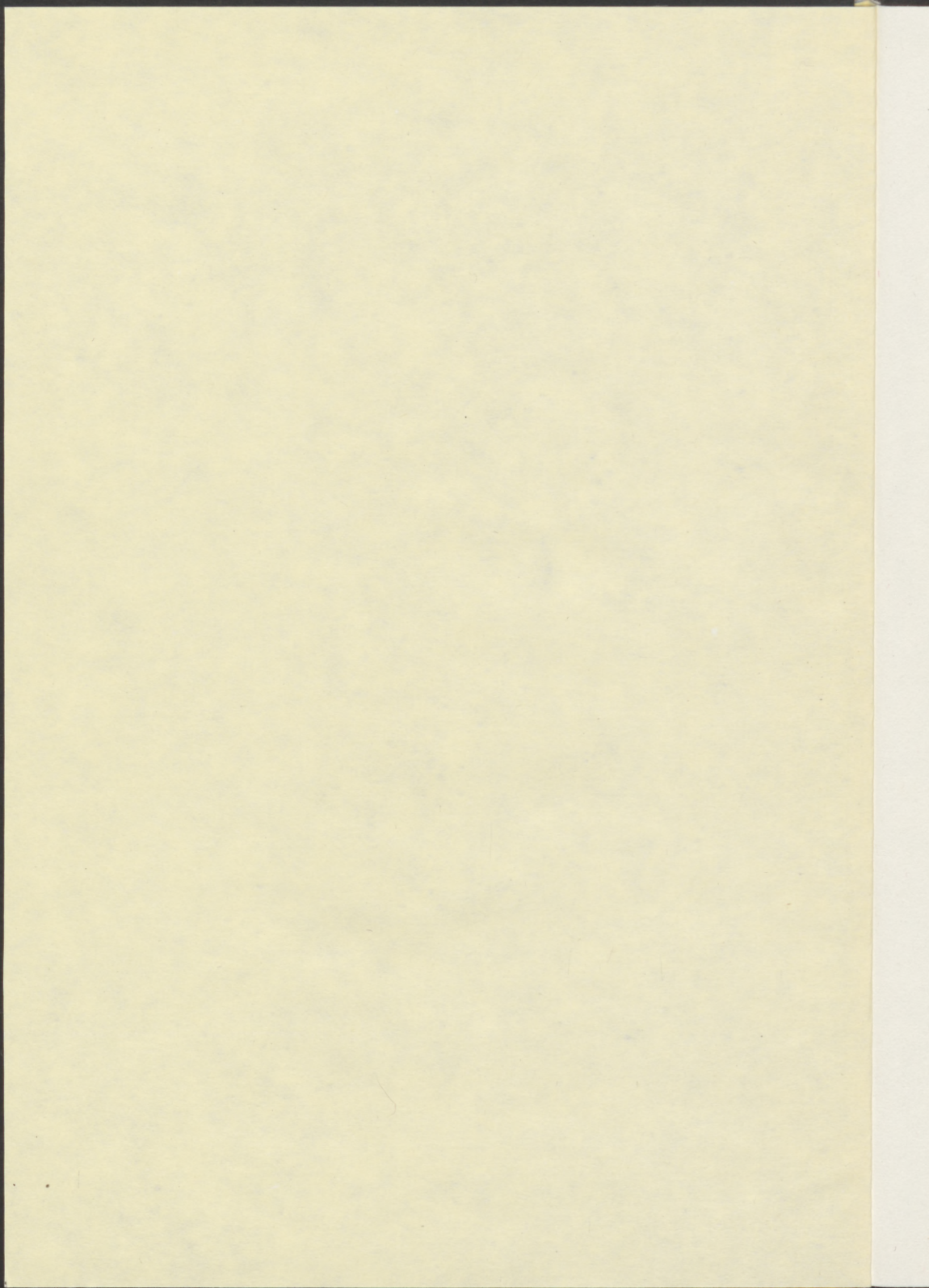






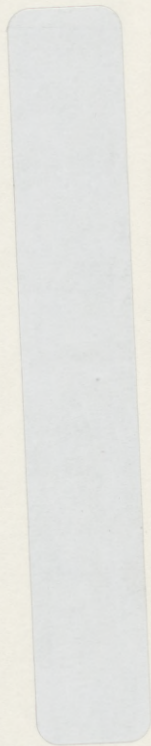
Készült a Pátria Nyomdában
Felelős vezető: Vass Sándor vezérigazgató
Műszaki vezető: Kisiván Péter
A kötetet tervezte és szerkesztette: Dr. Szitár László







2h87-3









GRÓF SZÉCHÉNYI ISTVÁN KÖZLEKEDÉSI JAVASLATA

