

9. Gräffer (Franz), Wiener Tabletten (Wien, 8-adrét) S. 248. Emiliti Wurzbach.

10. Jöcher (Christian Gottlieb), Allgemeines Gelehrten Lexicon u. s. w. (Leipzig, 1750). Gleditsch, 4-adrét). Bd. III. S. 209. Emiliti Wurzbach; meg van a Magy. Tud. Akadémia könyvtárában.

11. Baur (Samuel) Gallerie historischer Gemälde aus dem achtzehntem Jahrhundert. Ein Handbuch für jeden Tag des Jahres (Hof, 1805. G. A. Gran, 8-adrét). Theil III. S. 120. Emiliti Wurzbach.

12. Oettinger (C. M.), Bibliographie biographique universelle (Bruxelles, 1854. Stiénon). Emiliti Wurzbach.

13. Biographisches Lexicon des Kaiserthums Oesterreich, enthaltend die Lebensskizzen der denkwürdigen Personen, welche seit 1750 in den oesterreichischen Kronländern geboren wurden oder darin gelebt und gewirkt haben. Von Dr. Const. von Wurzbach. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. A XVII. kötetben, (megjelent 1867.) pag. 15—18. Megvan a M. N. Múzeumban.

14. Mayer és Brockhaus »Conversations-Lexicon«-a csak röviden említi s egy-két művének elősorolására szorítkozik.

15. Hanák János: Az állattan története és irodalma Magyarországon. Írta Hanák János. Kiadta Pólya József. (A szerző arcképével.) Pesten, 1849. Nyomatott Lukács és Társánál. 8-rét. Megvan a M. N.

Múzeumban ^{Zool.} 275. b. alatt. Pag. 35.: »Honunk egy részének, különösen a Duna mellékének megismertetésére igen sokat tett a nagy tudományú olasz utazó Marsili Alajos gróf, ki 1658-ban Bolognában született. Az osztrák hadseregénél szolgálván 1679-ik évben, a Dunán Konstantinápolyba utazott, 1683-ik évben a háboru alkalmával ismét a a Duna vidékén tartózkodott, de az ütközetben elfogatván, török fogságra jutott. Szabadságát visszanyerván, az ezrednél előbbi helyére lépett s a folytonos harcsmoraj között is folytatta buvárkodását, így például 1688-ban nyárató 20-án, midőn Jenő herczegnek elfogadására hajókázék a Duna és a Tisza összefolyásánál a kérészt (tiszavirág) vizsgálta meg; 1696 és 1697-ben érdekes kísérleteket tön a légmérővel. Ugyanazon határvizsgáló küldöttségben, melynek tervrajza az 1699-ben kötött karloveczi béke alapját tette, mint ezredes kitünő részt vett. Utóbb az osztrák hadseregtől, mi oknál fogva, nem tudni, külső szolgálatba lépett, meghalt 1730-ban. Remek műve: Danubius Pannonico-Mysicus stb.»

16. Marsigli és Rákóczy Ferencz ismeretségről szóló Thaly Kálmán »II. Rákóczy Ferencz gyermekkora és ifjusága« című székfoglalójában. Századok XIV. k. pag. 885.

Ennyi az, a mit a nem régiben közölt jelentések kivételével Alajos grófról magyar nyelven írva találtam. De hazai íróink közül többen hívatkoznak reá; ezek közé tartozik Schönvizner, Katancsich, Szalay, Révész Ensel Sándor, Desjardins-Römer, a »Földrajzi közlemények« egyik munkatársa, s ha jól tudom Kubinyi.

AZ

EURÓPAI VASÚTI ÜGY

FEJLEMÉNYEI ÉS EREDMÉNYEI

A MAGYAR MAGÁNJOG SZEMPONTJÁBÓL.

WENZEL GUSZTÁV

R. TANTÓL.

(Olvastatott a II. osztály 1881. jún. 13-ki ülésén.)

BUDAPEST, 1881.

A M. TUD. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ-HIVATALA.

Az Akadémia épületében.

Nálunk sokan még ma is csak a mérnököket tartják majdnem kizárólag hivatva arra, hogy a vezetői szerepet vigyék, valahányszor a vasuti ügy hozatik szóba, s — ha a vasuti ügynek csupán technikai oldalát vesszük tekintetbe — a döntő szót magam is a teljes képesség színvonalán álló mérnököknek tulajdonítom. A vasuti ügynek mindazáltal épen az a fősajátsága, hogy abban technikai tekinteteken kívül számos más momentum is nemcsak egybefoglaltatik, hanem hogy ezek napról-napra nagyobb jelentőségre is emelkednek, úgy, hogy ezeket is szintűgy kell fontolóra vennünk, mint a tulajdonképi technikaiakat. Ugy reményelem, hogy mai előadásom ezt kellő világosságba fogja helyezni, s mindjárt eleve azt emelem ki, hogy ilyen momentumok gyanánt számos nemzetgazdasági, pénzügyi, sociális, politikai és jogi kérdés és érdek van felismerve, melyek részint magában a vasuti ügyben rejlenek és annak újabb fejlődésével léptek előtérbe, részint a gyakorlati élet által közvetített fejleményei. S ehhez járul még, hogy míg egyrésztől Észak-Amerikában a vasuti ügynek óriási dimenziók szerinti alakulása és előbb műveletlen vidékekre való terjedése — midőn ezeket a civilizáció körébe vonja — magasabb kulturai missiójáról is tanúskodik; addig Európában néhány újabb háboru alkalmával a vasutak nagy stratégiai jelentősége is mindinkább bebizonyodott.

Ha most ezzel szemben a mai köz- és társadalmi életben a jog- és államtudományok állását tekintjük, senki nem fogja kétségbe vonni, hogy a vasuti ügy a mérnökök, utasok, kereskedők és szállítókon kívül, még más és igen tág körökben is nagy érdeklődésre talál, s hogy azzal mai rendeltetéséhez képest, névszerint a jogtudománynak is számos érintkezési és összefüggési pontjai vannak.

Ugy hiszem e tekintetek eléggé igazolják ama különös figyelmet és részvétet, melylyel én, magyar jogászi hivatásomnál fogva, a vasuti ügy iránt már évek óta viseltem, s melynek folytán a budapesti tudományos egyetemen, a magyar magánjog szempontjából, a vasuti jogról, mint speciális jogi tantárgyról, már két év óta önálló előadásokat tartottam, s — ha Isten megsegít — tartani fogok ezentúl is.

Szándékom az lévén, hogy a vasuti jog tanítását és tanulását — mely korszerűsége és szembetűnő nagy fontossága daczára még a külföld jogiskoláin is csak kivételképen itt-ott, és igen szűk korlátok közt képezi különös tanítás tárgyát — nálunk minél előbb meghonosítsam: a dolog természeténél fogva mindenekelőtt oda kell törekednem, hogy a vasuti ügynek többoldalú és irányú, különösen pedig jogtudományi érdekét, s ehhez képest a vasuti ügy fontosságát tüntessem fel és bizonyítsam be. Ezt előkészíteni mai előadásom tárgya. A tulajképi vasuti jog rendszeréről, hivatásáról és tartalmáról más alkalommal fogok szólni.

* * *

A vasutak keletkezése és az európai vasuti ügynek alakulása.

I. Szoros értelemben vett vasutak keletkezéséről tulajdonképen csak a múlt század óta lehet szó; a vasuti ügy alakulása pedig amaz időbe esik, a mikor a vasuti közlekedés és szállítás oly dimensiókat vett fel, hogy a vasutak működése egyszersemind azoknak nagyobb társadalmi jelentőségéről és magasabb kulturai missiójáról kezdett tanúskodni.

II. Ama kérdésre, hogy a vasutak mi uton keletkeztek? — rövid válaszom az, hogy a vasutak keletkezése ama magasabb lendülettel állt összefüggésben, mely mintegy másfél század óta a modern ipart nagyra emelte. Valamint tehát az ipar emelkedésének történetéről csak ama tényezők folytán fogunk alapos és biztos tudomást nyerhetni, melyek ez emelkedést eredményezték; ugy a vasutak történetére nézve sem szolgálhatnak alapúl egyéb tényezők.

Előbbi századokban az ipar gyakorlásának kétféle szervezésére találunk. Ezeknek egyike a czéhrendszer volt ¹⁾, a localis érdekek korlátai közé szorított, és azoknak szükségleteihez képest szervezett kisebbszerű ipar, vagyis különféle u. n. kézi mesterségek, melyeknek tevékenysége a műhelyben pontosult össze. ²⁾ Eme szervezésnek kora az ujjonnan nálunk is életbelépett általános iparszabadságnál fogva már lejárt. Más szempont alá esik, és sokkal fontosabb volt már évszázadok előtt is, a nagyobb dimensiók szerint gyakorolt ipar szervezése, melynek szintén több ágát lehetett megkülönböztetni (hazánkra nézve például a kassai parketkészítést említem fel, melyről más alkalommal szóltam ³⁾). S ide tartozik régi idő óta kiválólag a bányaipar szervezése, melyet a czéhrendszer korlátai közé szorítani nem lehetett soha, és melyet a vele járó sokféle foglalkozások miatt a legtágabb üzleti formák szerint kellett alakítani. A bányaipar e szabadabb szervezésére már a XIII-ik században találunk, s Magyarország akkor bányaiparára nézve Európában kiválólag előkelő helyen állt, ugy, hogy ebben azt más országok, névszerint Franciaország és Anglia is, követték. ³⁾

Különben bármint legyenek is ezek, annyi bizonyos, hogy a vasutak keletkezése az iparszabadság elve alapján szervezett bányaiparnak eredményeihez tartozik. Ama technikai combinatióknak t. i., melyek a vasutak keletkezéséhez vezettek, a bányákban, névszerint a tőrnákban a bányatermékek kiszállítása céljából használt készülétek voltak alapjai. A súlyos bányatestek ily tőrnákban való szállításának ugyanis egyik főakadálya ama természetszerű súrlódás lévén, mely a bányatáligák, esillék (Hunde) és bányaszekerek kerekseinél a szállítási pályául használt bányatálpakon jelenkezik mindenütt, hol bányákat műveltek; eme súrlódásnak lehető mellőzése végett már évszázadok előtt különféle kísérleteket tettek, s e célból a helyi viszonyokhoz képest a használható anyag

¹⁾ A czéhrendszer jelentőségére nézve l. *Gierke Otto*, *Das deutsche Genossenschaftsrecht*, I. köt. Berlin, 1868. 915. stb. II.

²⁾ A M. T. Akadémia 1870. június 20-ki ülésében.

³⁾ Lásd munkamat: *Magyarország bányászatainak kritikai története*. Budapest, 1880. 154. és 155. II.

természetének megfelelő készülétekkel éltek. Így Anglia északi bányavidékei a szállítás pallójának használt bányatalpat kemény fagerendákkal rakták ki sikeresen; s noha ez magában véve a bányászathal közvetlenül nevezetes következtetéseket nem vont maga után; azért mégis igen fontos továbbfejlődésnek lett kiindulási pontja, midőn 1650. óta a teherszállításnak ugyanama modorát a bányákon kívül is alkalmazták. ¹⁾ Már 1676-ban a New-Castle-upon-Tyne melletti kőszénbányánál kőalapzatra fektetett fagerendák helyett fasíneket kezdtek használni; később pedig ezekre öntött vasból készített lemezek lettek alkalmazva; a mi által formászerű vasutak építésére az első lépés volt megtéve. Mert miután Curr Benjámín 1776-ban a steffieldi kőszénbányánál a teherszállítás céljából használt említett pályakészületben a fasínek helyett öntött vassíneket kezdett alkalmaztatni, a javítások és tökélesbítések egész sorozata következett, ²⁾ melyek elvégre a jelen századnak elején a szó mai értelmében vett vaspályáknak keletkezését eredményezték.

III. Nem lehet itt feladatomban, az Angliában így keletkezett első vaspályák s az ezeken használt járművek fokozott tökéletesítésének részletes leírásába bocsátkozni; ³⁾ s elég legyen kiemelni azt, hogy a míg 50 év előtt csupán az utak tökéletesebb nemének tekintettek; ⁴⁾ azóta magasabb

¹⁾ »Jahrhunderte lang barg sich die grosse Grundidee der Eisenbahnen im stillen Dunkel der Erde, in den — — — Bergwerken, bis zuerst in England im Jahre 1650. die Spurwege aus dem Innern der Gruben auf grösseren Strecken ans Tageslicht traten.« Haushofer Miksa, Grundzüge des Eisenbahnwesens. Stuttgart, 1872. 9. l.

²⁾ Ezek közt legfontosabbak voltak a bányászati járművek kerekeinek a peripheriánál vaskarimával való ellátása, a mi ezeknek a sínekről lecsuszamlását akadályozta meg; — s hosszgerendák (Langschwellen) helyett keresztbe fektetett gerendáknak (Schwellen) alkalmaztatása stb.

³⁾ L. Rühlmann Moritz, Allgemeine Maschinenlehre, 2. kiad. III. köt. Braunschweig, 1877. 198—568. ll. — s kiválólag Thurston Robert, Die Dampfmaschine. Geschichte ihrer Entwicklung (angolból fordítva) Lipsce, 1880. I. köt. 188. stb. ll.

⁴⁾ »Als eine Steigerung der Kunststrassen, die jedoch nur in einem Lande von dem lebhaftesten inneren Verkehr, oder durch eigenthümlich günstige Localverhältnisse gerechtfertigt werden kann, lassen sich die

jelentőségükhöz képest lettek felismerve, gyors és sokféle történet fejlődésök pedig nemcsak a technika, hanem az angol társadalmi forgalom valódi diadalának szokott tekintetni. ⁵⁾

Feladatomban képest különösen két körülményre kell figyelmeztetnem, t. i. a gőzmozdonyok vasutakon való használásának nagyszerű következtetéseire, s a vasutaknak Nagy-Britannián kívül más országokban történt elterjedésére.

Gőzmozdonyt, Trevithik Richard által készítve, terhek szállítására először Nagy-Britanniában 1804-ben kezdtek alkalmazni, Dél-Walesben a Merthyr-Tidvil vasuton. ¹⁾ Azonban e mozdony még igen tökéletlen volt, s még néhány más elégtelen kísérlet után, elvégre Stephenson Györgyöt illeti a dicsőség, hogy 1814-ben előbb terhek vitelére, s miután az 1826-ban nyert engedélynek alapján Manchester és Liverpool közt a 30 angol mérföld hosszú híres vasut felépült, ennek számára az első, személyszállításra is használható gőzmozdonyt készítette, mely előbb az 1829. október 6-án tartott próba, s azután e vasútnak 1830. szeptember 15-én történt megnyitása alkalmával céljának teljesen megfelelőnek találtatott. ²⁾ Stephenson mozdonya azóta a vasuti gőzmozdonyok készítésénél napjainkig általában mintául szolgál, s minthogy a vasuti ügy óriási kifejlődésének csak ez idő volt kiindulási pontja: nemcsak a Stephenson-féle mozdonyok tulajdonítatik epochális jelentőség, hanem maga Stephenson is az új vasuti ügy alapítójának tekintetik. ³⁾

A vasutaknak Nagy-Britannián kívül más országokban való elterjedése folytán, ez országoknak két nagy és több kisebb csoportját lehet megkülönböztetni. A nagyobb két csoport az európai continens és Észak-Amerika képezik. A kisebb csoportok pedig azok az országok, melyek az európai continens vasuthálózatot kelet felé igyekeznek kifejteni, a nélkül

Eisenbahnen betrachten.« Schubert Frigyes Vilmos, Handbuch der allg. Staatskunde von Europa, I. köt. 2. rész. Königsberg, 1836. 342. l.

¹⁾ Wübrl Jákó, Magyar Vasuti Lexikon, Budapest, 1879. 212. stb. ll.

²⁾ Rühlmann id. m. III. k. 312. l.; — Thurston id. m. 189. l.

³⁾ Rühlmann id. m. III. k. 324. l.; — Thurston id. m. 215. l.

⁴⁾ »George Stephenson, der eigentliche Begründer des Eisenbahnwesens« Thurston id. m. 199. l.

azonban, hogy magokban véve egy belsőleg consolidált vasuti rendszert képeznének. Kelet-India, Közép- és Dél-Amerika, Afrika és Ausztrália vasutai ezektől külön állnak.

Midőn a vasuti ügyre vonatkozó fontosabb viszonyokról és kérdésekről van szó, a dolog természetében fekszik, hogy azon észleleteket és tapasztalatokat is szemügyre kell vennünk, melyek a vasutak keletkezésénél és egészöknek fejlődésénél általában felmerülnek, úgy, hogy a létező és működő összes vasutakra és azokon mutatkozó minden jelenségre szükséges figyelemmel lennünk. Miután mindazonáltal itteni fejtegetésem tárgyát közvetlenül csak az európai continensen, és különösen a hazánkban működő vasutak képezik; az észak-amerikai és még inkább a többi kisebb csoportokhoz tartozó vasutakat csak mellékesen és annyiban vonom vizsgálódásom körébe, a mennyiben tüzetes tanulmányaim számára felvilágosítást nyújtanak; megjegyezvén, hogy az európai continentális vasutak ma már egy rendszeresen szervezett complexust képeznek, hogy a nagy-britanniai vasutak mellett fontos helyet foglalnak el, s hogy kiválólag a francia és német, s az ausztriai-magyar vasutak más-más sajátosságos fejleményekkel bírnak.

IV. A vasuti ügy alakulását illetőleg, legközelebb ama jeles értekezésre vonatkozom, melyet Hollán Ernő tagtársunk »A vasutak keletkezése s általános elterjedése« czíme alatt a M. T. Akadémia előtt 1862. május 26-án felolvasott. A vasutak rendszerében ez értekezés által jelzett uralkodó iránylatokat veszem tehát kiindulási pontúl, úgy azonban, hogy sokat, mit Hollán a maga célpontjai érdekében csak röviden érintett, azt én tágabb feladatomhoz képest bővebben fogom kifejteni, s hogy az értekezés tartalmát a jogtudomány és névszerint a magyar magánjog kívánalmái szerint kiegészíteni is fogom. De ki kell emelnem azon kívül azt a körülményt is, hogy a vasuti ügy 1862 óta, tehát a legújabb 20 év alatt nagyszerűen emelkedett és több tekintetben szorosabb rendezést is nyert, s hogy tehát több tárgyra nézve ma már másképen kellene nyilatkoznai, mint ahogy ez 20 év előtt történt.

V. S ezeket előre bocsátva, mai értekezésemet négy szakaszra osztom, s szólok először a vasutak építéséről; azután a vasuti közlekedés szervezéséről; harmadik helyen a vasuti

ügy eddigi fejleményeiről; s végre annak azon eredményeiről, melyek a magyar magánjog szempontjából tekintetbe veendőek.

I.

A vasutak építéséről és felszereléséről. ¹⁾

I. Ihering Rudolf, kit a tudományos világ a mai jogtudomány egyik előkelő notabilitásának tisztel, tizenegy év előtt: »Die Jurisprudenz im täglichen Leben« (Jena, 1870.) czím alatt egy kis értekezést tett közzé, melyben azt bizonyítja, hogy a társadalmi életben alig van viszony, s az emberek cselekvényeiben alig van irány, mely a jogtudomány álláspontja alá, legalább bizonyos részben ne esnék. E kis munkát [magyarra is lefordították, ²⁾] s így az hazánkban sem ismeretlen.

Ha e munka útmutatását követve, a vasutak építésének és felszerelésének egészét foglaljuk egybe, s mindama előkészítéseket, foglalkozásokat és tárgyakat vesszük szemügyre, melyek egy vasutnak keletkezésére szükségesek, félreismerhetlen, hogy ama számos kérdés közül, mely csaknem lépésről lépésre felmerül, a legtöbb a jogtudomány segítségével alaposan, helyesen és igazságosan meg nem oldható.

II. Vasutak építésénél az első kérdés az építendő vasut minősége, és ehhez képest alapterve.

A vasutaknak t. i. technikai tekintetben több neve van: 1. Általán véve három osztályukat szokás megkülönböztetni,

¹⁾ *Armengaud* (aind), *L'industrie des chemins de fer*. Paris, 1839. — *Bress*, *Science pratique des chemins de fer*, Paris, 1841. — *Ghega*, *Übersicht der Hauptfortschritte des Eisenbahnwesens*, Bécs 1850. — *Decker Miksa*, *Der Strassen- und Eisenbahnbau in seinem ganzen Umfang*, Stuttgart 1858. — *Perdonn et*, *Traité élémentaire des chemins de fer* Paris, 1865. — *Dänkelberg Erigyes Vilmos*, *Der Culturingenieur*. Braunschweig, 1868. — *Heusinger*, *Handbuch für praktische Eisenbahntechnik*, Lipsze, 1870. — *Paulus*, *Bau- und Ausrüstung der Eisenbahnen*, Stuttgart 1872. — *Dr. Weber Mária Miksa*, *Schule des Eisenbahnwesens* (3. kiadás. Schmitt E.). Lipsze, 1873. — *Haushofer Miksa*, *Gründzüge des Eisenbahnwesens*. Stuttgart, 1873.

²⁾ A jogtudomány a mindennapi életben, fordította dr. Barna. Budapest, 1875.

t. i. első rangú vagyis fő, másodrangú, és harmadrangú (vicinális, szárny-, helyi, ipar-, bányászati stb.) vasutakat. E felosztásról részletesen alább fogok szólni. 2. Ezen felosztással a vasutak építésének és felszerelésének többféle módja áll összefüggésben, melyhez képest a rendes kétvágányú és rendes egyvágányú, a sínek nyomjelzése szerint normális és keskeny vágányú stb. vasutak közt van különbség. 3. A vidékek geographiai és topographiai viszonyaihoz képest ismét a síkságon és völgyeken épült, s a hegyi vasutak közt kell különbséget tenni. 4. Végre a vasuti szállítás céljából használt motorok tekintetéből, a gőzmozdonyú vasutaktól a kisebbszerű vasutakat, melynek névszerint a lóvonatu, a huzalköteli (Draht-Seil), a fogaskerekű (Zahurad) stb. vasutakat, kell megkülönböztetni.

E felosztásokat azért kellett már itt eleve figyelembe venni, mert legújában a technikusok köréből az a nézet is merült fel, hogy talán czélszerűbb volna a vasutak genericus elnevezésével egészen felhagyni, s azoknak különös osztályait külön, sajátos és természetöknek megfelelő néven nevezni. S ez azzal indokoltatik, hogy már nemcsak a gőzmozdonyú s a lóvonatu stb. vasutakat lehet alig egy fogalom alatt egybefoglalni, hanem, hogy magok a gőzmozdonyú vasutak is gyakran olyannyira különböznek egymástól, és oly sokféle fejleményeket mutatnak fel, hogy rájuk nézve a vasut genericus elnevezése határozott megjelölést már nem igen képez.¹⁾

Jogtudományi szempontból mindazáltal határozottan e nézet ellen kell nyilatkoznunk. Mert noha a vasuti megkülönböztetések sokféleségének megvan a maga tudományosan

¹⁾ P. o.: »Es entsteht ein Gewebe von Schienenstrassen, die — nach Art und Masse des Verkehrs, Form des Betriebes, Anforderungen an Schnelligkeit und Comfort der Fahrt, Leistungsfähigkeit für den Massentransport u. s. w. — fast nichts mehr als den Namen »Eisenbahn« gemeinschaftlich haben. Das Wort »Eisenbahn« deckt fernerhin ebenso wenig mehr einen bestimmt abgegrenzten Begriff, als das Wort »Weg«. Zwischen den Formen der London-North-Western-Eisenbahn, und denen der der Festiniog- und der Rigi-Bahn, liegen ebenso viele dem Wesen nach geschiedene Eisenbahngestaltungen, wie zwischen der Heerstrasse und dem Feldweg, oder dem Gebirgsaumpfade« stb. Báró Weber Miksa Mária, Neue Pfade der Volkswirtschaft. Weimar, 1874. 4. l.

indokolt alapja; de ennek még sincs oly messze terjedő hatása, hogy azok a társadalmi élet velök összefüggő viszonyainak rendezésére nézve is zsinórmértékül szolgálhatnának. S e mellett azt is tapasztaljuk, hogy nem ritkán oly megkülönböztetések is alkalmaztatnak, melyek magokban véve sincsenek még eléggé határozottan kifejtve, melyeknek külön gyakorlati használása tehát csak zavart okozna.

III. Az építendő vasut minőségének meghatározása és tervezése után a második feladat a felépítésre szükséges *földterületeknek megszerzése* és vasuti czélokra biztosítása. Ez jogi uton u. n. kisajátítás által történik, mely azt tételzi fel, hogy államvasutaknál a vasut építése törvényesen elhatározva legyen; magánvasutaknál pedig, hogy a vállalkozó előleges építési engedélyt nyert, s a szükséges előmunkálatokat teljesítette legyen. Ezek közt a legfontosabbak a vasut irányának (Bahnrichtung) kijelölése, a vasut u. n. *tracirozása* vagyis vég- és közbeeső fontosabb pontjainak vízmentes és verticális tervezése szerint való megállapítása, és a vasut *projectiója*, vagyis a trace meghatározásának az építési tervrajzok által való felvilágosítása és a költségvetés által való kiegészítése.¹⁾

A kisajátításról tüzetesen más alkalommal fogok szólni.

IV. Nem csekélyebb fontosságú feladat az építésre és felszerelésre szükséges *tőkének beszerzése*, a mi államvasutaknál törvény útján szokott eszközöltetni, magánvasutaknál többnyire a magánhitel alapján működő pénzüintézetek és társulatok segítségével.

E tárgyat is alább, a vasuti ügy gazdasági fejleményeinek megbeszélése alkalmával, fogom tüzetesen fejtegetni.

V. Maga a vasut építése *föld- és műmunka* által történik. Amaz a szoros értelemben vett alépítményben pontosul

¹⁾ Heider Ed. Systematische Anleitung zum Traciren und Projectverfahren. Bécs, 1856. — Heyne W. Das Traciren der Eisenbahnen, Bécs, 1872. — *Launhardt*, Commerciale Tracirung der Verkehrswege (a hannoverai építész- és mérnökegyet folyóiratának 1872-ki évfolyamában 515. stb. l.) — és ez értekezés paraphrasisa: Faucher, Vierteljahresschr. für Volkswirtschaft und Culturgeschichte. XXXIX. kötetében 1872. — *Launhardt és Waldemar A.*, Tracirungshandbuch für die Ingenieurarbeiten im Felde, Berlin 1874.

össze; ez részben szintén még az alépitmény készítésénél szükséges (p. o. hidak, alagutak), kiválólag azonban a felépitményhez, a magas építményhez, és a vasut felszereléséhez kívántatik meg.

Különböben a munka alkalmaztatásának is több módját (rendszerét) szokás megkülönböztetni. A vasut építője t. i. vagy saját emberei által végezteti a szükséges munkát (Regiebau), vagy alku útján, melynek a munka sokféleségéhez képest több neme van, másra bizza (Accordbau); [a mi ismét többféle módon történhetik, t. i. vagy utánvizsgálattal (Accordbau mit Nachmessung), vagy bizonyos átalány megállapítása mellett (Pauschsummen-Accordbau), és pedig egy vagy több tagban. Vegyes rendszert is lehet alkalmaztatni; s ilyen a névszerint Franciaországban egykor nagyon megkedvelt »marché à forfait« nevé rendszer.

Mint hogy pedig, főleg nagy vasutaknál, a munka alkalmaztatása szintén nem ritkán igen nagy dimenziókat vesz fel; s úgy a vasuti fővállalkozó a munkáról való gondoskodást más vállalkozóra, valamint ez annak egyes részeit ismét egy vagy több alvállalkozóra bízhatja: természetes, hogy mindenik rendszer számos és sokszor igen fontos jogkérdésekre szolgáltat okot és alkalmat.

VI. A vasutak tulajdonképi építkezése három főrészből áll: az alépitmény (Unterbau), a felépitmény (Oberbau) és a magas építmény (Hochbau) készítéséből.

1. Az alépitmény¹⁾ alatt a vasut alapzatának, vagyis magának a pályatestnek készítése értetik. Ide tehát a legkülönbözőbb munka tartozik, n. m. minden földmunka, mely a pályatest előállítására szükséges, továbbá a töltések, bevágások, padka-, véd-, tám- és bélfalak (Futtermanern), hidak, útvezetékek,²⁾ átereszek, alagutak,³⁾ és több más műépitmény;

¹⁾ Hensinger, Handbuch für specielle Eisenbahntechnik. — Paulus R., Bau und Ausrüstung der Eisenbahnen. — Winkler, Vorträge über Eisenbahnbau (V. füzet Unterbau) Prága, 1873. — Réiha Ferencz, Eisenbahn-Unter- und Oberbau. Bécs, (1874).

²⁾ Potente Keresztély, Practisches Handbuch der Thalüberbrückungen bis zu 280 Fuss Höhe, Cassel, 1846. — Ponzen Ervő, Über die Verbindung zweier durch einen Gebirgszug getrennten Eisenbahnen. Bécs, 1870. — Baker B., Long-span Railway Bridges. London, 1873.

³⁾ Lorenz Alfred, Practischer Tunnelbau in seinem ganzen Um-

ugyszintén eleven vagy egyéb sövények és ültetvények, bekerítések, lejtmutatók, kilométermutatók, szelvény és határkövek, végre köz- és magánutak is hozzátartozóikkal együtt, a megnyiben t. i. azoknak fentartása a vasuti vállalkozó köteleességében áll.

2. A felépitmény¹⁾ tárgyai a talpfák (Schwellen), a vágányok (Geleise) és a sínek. Ezek a vasut leglényegesebb és mintegy főrészét képezik. A felépitmény készítésének több rendszerét lehet megkülönböztetni: a) az angolt, mely fában szegényebb vidékek természeti sajátosságainak felel meg, a hol a vas ára és amunkabér csekély, a forgalom pedig igen élénk. Ehhez képest a padozatra (Bettung) igen erős és többnyire tölgy talpfák alkalmaztatnak, s az egész építmény solid ugyan, de nagyon költséges is. — b) Az amerikai, mely fában gazdag vidékeken ott alkalmaztatik, hol a vasut padozatának erős és tartós alapzattal való készítése sok nehézséggel jár. Itt a keresztbe fektetett számos talpfára tett szálfákon (Langholz) gyöngye sínek fekszenek; s az egésznek jellemvonása, az olcsóság és építési gyorsaság. — c) Az európai continentalist, mely a fönnebbi két rendszer sajátosságait a körülményekhez képest oly módon combinálja, hogy az itteni viszonyoknak és szükségleteknek lehetőleg megfeleljen. — d) Ezekhez járul még több más rendszer, p. o. az u. n. Barlow-féle, hol a sínek talpfa nélkül kőágyra helyeztetnek stb., úgy, hogy a talpfák használásában takarékoskodik lehetőleg.

3. A magas építmény²⁾ a pályaudvarhoz tartozó minden épületet tartozékaival együtt foglalja magában, tekintet nél-

fangé. Bécs, 1860. — Réiha Ferencz, Lehrbuch der gesammten Tunnelbaukunst. Berlin, 1867. — Zwick H., Neuere Tunnelbauten. Lipsce, 1873. — Schön János Gy., Der Tunnelbau. Bécs, 1874.

¹⁾ Hensinger id. m.; Paulus id. m. 118. l.; Winkler id. m. Réiha id. m.; Hanshofer M., Grundzüge des Eisenbahnwesens. Stuttgart, 1872. 111. l. Weber M. M., Schule des Eisenbahnwesens. Lipsce, 1873. 157. stb. II.

²⁾ Hacault Edm., Der Eisenbahnhochbau. Berlin, 1862—1866. — Schmitt Eduard, Vorträge über Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen. Lipsce, 1873. — Flattich Vilmos, Der Eisenbahnbau an den Linien der k. k. privil. Südbahngesellschaft. Bécs, 1870. — és: Ueber Gesamtordnung der Bahnhöfe und Stationen, insbesondere der Hochbauten. Bécs, 1870.

kül céljára és építési módjára; továbbá minden házi csatornát, kútát, légszuszítási berendezést, hidmérleget, emelőrudat, szénecsuszítót, vízállomást összes berendezésével, vízvezetékét és vízgyűjtőt (Cysterna).

VII. A *vágányok* kérdésének nagy fontosságánál fogva különösen ki kell emelnem, hogy a vágány az alapépítménynek része, s magában véve kétféle, t. i. fő- és mellékvágány. A fővágány a vasutnak lényeges része, mely csak teljes felszerelése mellett felel meg céljának mindenkép, vagyis alkalmassá lesz a személy- és áruszállításra, s netalán egyéb céljaira. A mellékvágány a vasutnak mellékrendeltetését tételezi fel és ezzel hozandó összhangzásba.

A vágány tekintetében a *síneket* és a *nyomjelzést*, vagyis *nyomtávot* (Spurweite) kell megkülönböztetni.

Mióta Curr Benjámín a síneket kemény fa helyett vasból készítette (1776), a technikusok igyekezete folyvást oda irányul, hogy e célra minél jobb vas alkalmazzassék. Sokáig a kovácsolt vasat tartották legjobbnak, s ennek több nemével tettek kísérletet; míg 1863 óta elvégre az aczél kezdtek használni, s jelenleg az u. n. Bessomer-aczél alkalmazzák a sínekre előszeretettel.

A *nyomtáv*, azaz a síneknek egymástól való távolságára nézve kezdetben határozott szabály nem állt fenn, s így a vasutak a legkülönbözőbb nyomtávval épültek. Névszerint Angliában a nagy vasutaknál 1844. előtt hétféle nyomtávot lehetett megkülönböztetni; míg nem a szállítás könnyebbítése és egyszerűsítése, főképp a nagyobb vasutaknál mindinkább a nyomtáv egyformaságának használatát tette tanácsossá. Jelenleg mint normális nyomtáv az 1₄₃₆ méternyi nyomtáv van csaknem általános alkalmazásban. E mérték egyébiránt Angliából vette eredetét, hol a fuvarkocsiknál általában 5 lábnyi széles keréknyom szokásos, és ez azután a vasuti vágányokra is alkalmaztatott, úgy, hogy a sínek közti távolságra 4 angol láb és 8 $\frac{1}{2}$ hüvelyk, azaz 1₄₃₆ méter számított, s ezt később a continentális vasutak is követték. Különben mint sajtóság említendő, hogy Brunel angol vasuti mérnök a Great Western vasut építésénél szélesebb vágányokat, t. i. 7 lábnyi nyomtávot alkalmazott; s ezt Angliában több vasut utánozta; s hogy a con-

tinensen a bádeni nagyfejedelemségben sokáig 1.60 méternyi nyomtáv használtatott, ez mindazáltal a normális mértékre reducáltatott.¹⁾

A normális nyomtávval épült vasutaktól a keskenyebb nyomtávukat (Eisenbahnen mit Schmalspurweite) kell megkülönböztetni,²⁾ melynek rendszerint a mellékvasutak (Eisenbahnen milderer Ordnung). Ilyeneket báró Wéber M. Miksa, mélyebb tanulmányozás után,³⁾ különféle vasutnál tizenkétféle nyomtáv alkalmaztatása mellett talált használatban, míg másrésről Franciaországban számos szárny- és mellékvasutnál a rendes nyomtáv alkalmaztatik.

VIII. Hátra van még, hogy a vasutak felszereléséről és ama tárgyáról mondjak pár szót, melyek a vasuti üzlet eszközléséhez s általán véve a vasutak hasznosításához tartoznak. Ide számíttatnak névszerint a mozdonyok gőzgépeikkel, és e kettőnek felszerelése, lövonatu vasutaknál pedig a vasuti kocsi és lovak; s általán mindaz, a mi a vasut működéséhez szükséges készületet képez.

Műnyelven itt a *vasuti jármű* (Rollendes Gut) szó használtatik: minthogy pedig a vasutak felszereléséhez kizárólag ingó dolgok alkalmaztatnak, melyek a magas építménnyel szemben e minőségöket tovább is megtartják: a valamely vasut felszereléséhez tartozó dolgok általában leltár formájában foglaltatnak egybe és nyernek külső megállapítást.

IX. *Több egyes vasutnak vasuti rendszerre és vasuti hálózáttá alakulása.* Ebben általán véve kétféle irányra és

¹⁾ *Erast és Gottleben*, Handbuch für Geleisanlagen. Bécs, 1871. — *Leuschner Gusztáv*, Berechnung von Bahnhofgeleisen. Bécs, 1871. — *Beyer J.* Normal und Schmalspur, und die Fairlie-Locomotive. Berlin, 1874. — *báró Weber M. M.*, Die Stabilität des Gefüges der Eisenbahngeleise, Weimar 1872. — és Normalspur und Schmalspur Bécs stb. 1876.

²⁾ *Fairlie K. F.*, Die richtige Praxis der Schmalspurbahnen (nach dem englischen Werke: The Battle of the gauges renewed). Zürich, 1873. — *Grundzüge f. d. Gestaltung der secundären Eisenb.* Wiesbaden, 1875. — *Nördling Vilmos*, Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen. Bécs, 1871.

³⁾ *Lásd p. o. munkáit: Die Praxis des Baues und Betriebes der Secundärbahnen mit normaler und schmalen Spur*, 2. kiad. Weimar, 1873. — *Die Secundär-Eisenbahnen mit normaler Spurweite und langsamer Fahrbewegung*, Weimar, 1874; — különösen pedig: *Der staatliche Einfluss auf die Entwicklung der Eisenbahnen milderer Ordnung*, Lipsce stb. 1878.

jelenségre találunk; ahhoz képest, a mint a vasutak combinatiójában azoknak természetszerű fejlődése, vagy pedig valamely előre megállapított terv szolgál zsinórmértékül. Nagy-Britanniában az előbbit tapasztaljuk; az utóbbit pedig Belgiumban és Franciaországban kezdettől fogva, s később az európai continensnek csaknem valamennyi országában találjuk.

A vasutak combinatioja általában fontos forgalmi és társadalmi kérdéssé főleg ott lesz, hol hatásuk nagyobb jelentőségre emelkedik. Addig, míg vasutak kisebb körben tervezetnek, leginkább a helyi érdekek tartatnak szem előtt, s azért azok természetszerű fejlődését zavarni, vagy másnemű tekinteteknek alárendelni, avagy irányukban erőltetést és kényszert gyakorolni nem tanácsos. Milyhelyt azonban kiterjedésök következtében nagyobb tért kezdenek foglalni, s egygyé alakulásuk a helyi viszonyok határán túl is fontosnak mutatkozik, a forgalom és társadalom általánosabb érdekeinek is befolyást kell engedni, úgy, hogy nagyobb hálózatok fejlődvén, elvégre politikai és nemzetközi felfogás alá essenek, s velök szemben ennek kívánalmi képezzék a döntő momentumot.

S így keletkeznek azután azok a szempontok és tekintetek, melyek az u. n. vasuti politikának feladatához és köréhez tartoznak; a vasuti politika pedig kiválólag kettős irányban nyilatkozik, t. i. a szoros értelemben vett vasuti programmnak megállapításában, és a vasuti tarifák meghatározásában. Ezekről mindazonáltal tüzetesen csak alább fogok szólni.

X. *Visszapillantás az európai continens vasutainak történetére.*

I. Miután a vasutaknak Angliában keletkezését és fokozótti tökélyesbülését méltattuk, illőnek látszik, hogy az európai continens vasutainak történetéről is pár szót mondjak.

Gerstner Ferencz József, prágai műegyetemi tanár (meghalt 1832) volt az, kinek a continensen az első vasut, az 1825—1832. években épült budweis-linczi vasut létrejöttét köszöni. Ő dolgozta ki tervét, az ő buzdításának folytán keletkezett az építővállalkozó társulat, s ő és barátjai voltak azok, kik az ilyen uttörő vállalatoknál el nem kerülhető nehézségeket személyes erélyökkel leküzdték. Tehát nem az anyagi érde-

kek emberei nyitják meg az európai continens vasuti történetét, hanem a szellemi érdekek egyik szerény képviselője: mint a német irodalom mondja, egy szellemi lovag (= ein Ritter vom Geiste). Az anyagi érdekek képviselői, kik a társadalomban vagyonuknál fogva foglalnak el előkelőbb helyet, csak később léptek fel mint vállalkozók, és csak akkor, midőn a vasuti kérdés kedvező eredménye iránt már biztosítva voltak. S így nem csoda, hogy az első vasut csak lóvonatu vasut volt, hogy gőzmozdonyú vasutak csak utóbb épültek s hogy a budweis-linczi vasut is csak az ausztriai vasuthálózatnak kifejlése alkalmával lett gőzmozdonyú vasutná átalakítva.

A continensen ekkép keletkezett vasuti ügy első nevezetesebb lendületét az 1831-ben alakult belgiumi királyságban nyerte, hol 1834. május 1-jén kelt törvény által formaszzerű vasut rendszerek államköltségen való keresztülvitele rendeltetett el, melynek középpontja Mecheln lett. A Mecheln és Brüsszel közti gőzmozdonyú vonal 1835. május 1-jén nyitvatott meg, az egész vasuti rendszer pedig 1843-ban készült el. S csakugyan Belgium az európai államok közt ez első vasutainak nagy hasznát is vette. Mert ezekben nemcsak politikai önállóságának erős támaszt szerzett, hanem módot is nyert, mely által a németalföldi csatornarendszernek reá nézve nyomasztó befolyása alól magát emancipálta.

Ez időponttól fogva az európai continens vasuti történetében csak kevés eseményt találunk, mely individuális jelleménél fogva technikai tekintetben nevezetes lett volna. E szempontból tehát csak a vasuti ügyben beállt fordulatit pontokat tartjuk említendőknék. Franciaország 1842. óta emelte vasuti rendszerét nagyobb jelentőségre, úgy, hogy a kormány és az e célra összeállt nagy társulatok közreműködésének folytán, hat irány szerint épültek fővasutjai, melyek — számos szárny- és összekötő vonal által összekapcsoltatván — egy kifejtésében valóban nagyszerű vasuthálózatot képeznek, és egész Franciaországot foglalják keretükbe. — Ausztriában 1834, Németországban 1843, de különösen 1848 óta, a többi európai államokban pedig csak még később állt be a vasuti ügyre nézve kedvező fordulatit pont.

A vasutak fokenkénti fejlődésének történetét báró Weber Miksa M. számos adat egybeállítása által világosítja fel.¹⁾

II.

A vasuti közlekedés szervezése.

I. Ez iránt mindenütt az államhatalom szokott, különös rendeletek által, az u. n. *üzleti rendtartások* vagy *szabályzatok* formájában intézkedni, melyek többnyire a vasuti igazgatóságok javaslatainak alapján, s a közönség indokolt kívánalmainak tekintetbe vétele mellett állapítatnak meg. Azon eset, hogy a vasuti közlekedésnek szervezése a vállalkozó társulatok szabadságára bízatik, az európai continensen legfeljebb csak az igen kis vasutaknál fordulhat elő.

Rendszerinti föltételezés e tárgyra nézve az, hogy a vasut tulajdonosa azon egyszersmind a közlekedést és a forgalmat is kezeli. Azonban az is megtörténhetik, hogy a tulajdonos vasutját haszonbérbe adja, vagy hogy — mint névszerint Angliában nem ritka eset — másoknak bér mellett megengedi, hogy vasutját saját kocsijaikkal használják. Ez esetet mindazáltal — legalább az európai continensen — ha előfordulna, kivételnek kell tekinteni. S az sem számítható ide, ha több egymással csatlakozásban lévő vasut, különös u. n. cartelle-ekkel egyezkedik az iránt, hogy ama hosszabb vasuti vonalat, melyet együttvéve képeznek, járműveikkel közösen mi módon és mi föltételek mellett használják. Mert a vasuti csatlakozásnak épen ez a célja, s így az ily combinatiót nem a kivételes, hanem a rendszerinti esetek közé kell sorozni.

II. A Magyarországon jelenleg fennálló vasut-üzleti szabályzatot az 1867 : 16. tcz., illetőleg az abban foglalt ausztriai-magyar vám- és kereskedelmi szövetség 8. cikke, s ugyancsak az 1878 : 20. tczben foglalt intézkedés 8. cikke szerint a közmunka- és közlekedésügyi magyar kir. miniszter egyetértőleg az ausztriai minisztériummal 1874-ben állapította meg. Az ötvenes években ugyanis nálunk is az ausztriai-német tar-

¹⁾ Schule des Eisenbahnwesens, 3. kind. (közéttette dr. Schmitt Eduard Lajpese, 1873. 478. stb. II.)

tományokban 1851. óta fennállott vasutüzleti szabályzat léptetve életbe; s ezt Magyarországon a m. k. Helytartótanács 1863. június 6-ki 75,795. sz. a. intézvénye is fentartván; — e tekintetben változás csak az 1867-ki vám- és kereskedelmi szövetség 8. cikke következtében állott be. E cikk t. i. azt határozván, hogy a létező vasutak mind a két államterületen egyenlő elvek szerint legyenek kezelendők, s hogy az újonnan építendő vasutakra nézve — a mennyiben a kölcsönös forgalom érdekei megkívánják — egyforma építési és üzleti szabályok vétesenek alkalmazásba; mindaddig azonban, a míg kölcsönös egyetértéssel az addig is érvényben fennállott üzleti szabályzat mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatik, mind a két területen változatlanul érvényben maradjon: — ennek folytán a közm. és közl. m. k. miniszter 1872. július 1-jén 11,431. sz. a. a magyarországi vasutakra nézve egy üzleti szabályzatot hirdetett ki, mely azon év augusztus 1-jén lépett hatályba, s a szintén 1872. július 1-jén kelt ausztriai vasutüzleti szabályzattal¹⁾ szóról-szóra megegyezett.²⁾

A két államkormány azonban már 1874. június 10-én új üzletszabályzatot állapított meg, mely ez év július 1-én lépett gyakorlatba; de melynek néhány határozatát a közm. és közl. m. k. miniszter 1877. július hó 25-ki 11,474. sz. a. (50. §.) és 1878. márczius 23-ki 3686. sz. a. rendeleteivel toldotta meg. Végre az 1878 : 20. tcz-be iktatott 1878-ki új ausztriai-magyar vám- és kereskedelmi szövetség 8. cikke, az 1867-ki szövetség 8. cikkének fennebbi határozmányát reproducálván, ismét azt

¹⁾ Tulajdonképen ama javaslattal, melyet a bécsi kereskedelmi kamara által, Bauhans kereskedelmi minisztériusége idején tartott vasuti enquete alkalmával, annak egyik tagja, dr. Sochor, a csehországi nyugati vasut generalis titkára, ama vasut-szabályzatnak alapján készített, mely az akkori észak-német szövetség számára 1870. október 1-jén lett megállapítva, s mely Bajorországon kívül minden német vasutaknál 1872. január 1-je óta állt fenn. Ezt a két miniszter Ausztriában és Magyarországon is kötelező erővel ruházta fel.

²⁾ Erre vonatkozott dr. Epstein Miksának munkája: »Das neue österreichische Eisenbahn-Betriebs-Reglement« Brünn, 1872, mely magyarzataival nemcsak az 1872-ki, hanem az 1874-ki üzleti szabályzatot is felvilágosítja.

mondja, hogy az 1851-ki és 1872-ki vasúti szabályok hagyatnak meg változatlanul mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyformán meg nem változtattatnak; helyi vasutak építésének és üzletének szabályozása — a mennyiben azok az illető állam területének határán túl nem terjednek — mindegyik állam részére külön tartatván fel. S ez értelemben adatott ki az 1879. november 1-i 17,714. sz. a. pótrendelet is.

III.

Az európai vasúti ügy fejleményei.

I. Az európai continens vasutai 1848. óta nagyszerű hálózáttá alakultak, mely az egyes államokat a forgalom és üzletélet minden főirányában átmetszvé, ezeket forgalmi tekintetben egyszersmind egy egészszé egyesíti.

E vasutak hosszúsága (Nagy-Britanniát is ide számítva) 1878-ban összesen 125,650 km. volt. Ebből a német birodalomra 30,303 km., Nagy-Britanniára 27,540 km., Franciaországra 23,383 km., Oroszországra 20,467 km., Ausztria-Magyarországra 18,516 km. (t. i. Ausztriára 11,293 km., Magyarországra 7,223 km.), Olaszországra 8,210 km., Belgiumra 3,710 km., Svájcra 2,505 km., Németalföldre és Luxemburgra 1,974 km., Törökországra 1,537 km., Dániára 1,446 km., Rumeniára 1,233 km., Portugalliára 908 km., Norvégiára 802 km., és Görögországra 12 km. számíttatik.

E vasúti hálózat az azóta lefolyt 2¹/₂ év alatt még nevezetesen kiterjedt s névszerint az ausztria-magyarországi vasutak 1879. végén már közel 20,000 km-t tettek (az ausztriaiak 12,000 km-t, a magyarországiak 8000 km-t), és hasonló arányban azóta is gyarapodtak, úgy, hogy jelenleg az európai államok közt hazánk is már nevezetes helyet foglal el, s magyar vasúti politikáról is már jogosan szólhatunk.

II. Megjegyzendő: I. Nagy-Britannia vasutait az európai continens nagy vasúti hálózatához számítani szorosán véve nem lehet; mert geographiai fekvésöknél fogva külön állnak, s mert az angolok forgalmi viszonyaikra való tekintetből, a vasutak jelentőségét különben is másképp fogják el, mint ez az európai continensen történik. Mindamellét tagadhatlan, hogy

a continens vasutainak rendezéséhez az angol vasutak szolgáltak mintául, s tény az is, hogy további fejlődésök is szüntelenül az angol technika befolyása alatt áll. S ez oknál fogva a nagy-britanniai vasúti ügyet nem hagyhatjuk itt figyelmen kívül.

E szempontból azt tapasztaljuk, hogy a vasúti ügynek néhány főfontosságú kérdésére nézve a vizsgálódás kiindulási pontját Angliában kell keresni. Ide tartozik mindenekelőtt a vasút építésére szükséges terek kisajátításának kérdése; ide a vasúti társulatok szervezése; ide továbbá a vasúti monopolium és tarifa, s a vasutak közti concurrencia és a fuzió kérdése. Az első vasutak speciális bill-ek formájában minden rendszeres felfogás nélkül engedélyeztettek. Azonban már 1838-ban hosszas tárgyalások után elvégre a vasutakra vonatkozó első »General-Act« lett megállapítva, mely később nevezetesen tökélesbített. Az államhatalom felügyelésének szükségessége is Angliában több évig tartó parlamentáris vitatkozásokra szolgáltatott alkalmat; s 1840. augusztus 10-kén az »Act for the regulation of railways« által lett elhatározva.¹⁾

S ez időtől fogva kezdődik Angliában a rendezettebb vasúti törvényhozás is. Ennek egyes mozzanatait²⁾ itt részletesen kifejteni annál kevesbbé szükséges, mert a continensen nem rendszere egészben véve, hanem csak egyes intézkedései szolgáltak mintául (p. o. az engedélynek bizonyos időre való megszorítása, melynek lejártával a visszaváltási jog az állam számára fentartatik); s az általánosabb európai vasúti ügy emelésére különben is nem annyira az angol legislativ, mint inkább technikai combinatiók és fejlemények hatottak.

A vasúti ügy legujabb stádiuma Angliában ama sajátosságos jelenséget tünteti fel, hogy egyes kisebb vasutak gyakran már régóta egygyé olvadtak, s hogy — mivel a concurrentia ellen ilyen fuzió találtatott legbiztosabb ellensúlynak — hosszúsági, vagyis u. n. longitudinális fuziók útján már a negyvenes

¹⁾ *Gneist Rudolf*, Das englische Verwaltungsrecht, II. köt. Berlin, 1867. 1117. stb. II.

²⁾ V. ö. *György Endre* jelentését az angol vasúti törvényhozás történetéről, Budapest hat. füzet. 1874. (A közl. és közm. m. k. miniszterium kiadványa.)

években valódi vasuti pályák és a forgalom főirányai szerint alakult törzsvasutak keletkeztek, névszerint a Great-Northern, Great-Western, London és North-Western stb. vasutak. E fuzionális fejlődés, mely azóta is szakadatlanul nagyobb dimenziókat vett fel, s a nagyobb vasutak külső erősítésére is szolgáltatott módot, elvégre a vasuti fővonalak bizonyos monopoliumához vezetett, mely ellen a forgalom érdekében az államnak is már fel kellett lépni. Eddig ez az 1845. január 1-je óta engedélyezett vasutakkal szemben akkép történt, hogy — miután az állam ezeknek engedélyezési okmányaiiban magának 21 év multával a megváltási jogot tartotta fenn¹⁾ — a kormány ez idő lejártja után ebbeli jogát — habár csak kivételképen — de azért mégis több helyen foganatosította. Mindamellettt magában világos, hogy ha egyéb intézkedés nem tétetik, ez uton a nagy vasutak monopoliuma ellen nagy siker alig várható, főképp azért sem, mert az állam megváltási joga az 1844. végeig engedélyezett vasutakra nem is alkalmazható.

2. A különben az európainál sokkal nagyobb szerű, sőt — lehet mondani — óriási dimenziók szerint fejlődött észak-amerikai vasuti rendszerre még kevesebb figyelmet fordítunk, mint az angolra; s csak azt emeljük ki, hogy az észak-amerikai Unióban, hol 1830-ban még csak 37 kilométernyi hosszú vasut létezett, a vasutak hosszúsága 1840-ben 4500 km., 1850-ben 14,500 km., 1860-ban 49,100 km., 1870-ben 83,500 km., és 1879 végén 138,000 km. volt; jelenleg tehát jóval több, mint az európai continens összes vasutainak hosszúsága. Ez észak-amerikai vasutak, mint a civilizáció előhírnökei, sűrű erdőkön, terjedelmes mocsárokon, rengeteg sziklahegyeken, határnélkülieknek látszó síkságokon stb. keresztül a végtelen puztaságba, az indiánusok lakta vidékekbe, ismeretlen területekre, s nem ritkán egészen lakatlan oly földekre hatolván, a hova civilisált ember lábát még nem tette volt, — nemcsak rendkívüli elszántsággal és merészséggel, sajátos módszer szerint, és az európaiaktól tetemesen eltérő technikával épültek; hanem hálózatuk configurációjában ama nagyérdékű elemeket is foglalják össze, melyekből ott idővel majd egy jövő kor civilizációja

¹⁾ Acts 7. és 8. Vict. cap. 85.

fog támadni. S midőn a Pacific vasut complexusa 5313 kilométernyi hosszúságában három hatalmas hegylánczon s tiz oly jelentékeny folyón kelvén át, milyen a Duna; az utast nem egészen hét nap alatt New-Yorkból Sanct-Franciscoig az éghajlat minden változásain viszi keresztül, hol a praeriák síkságain röpülve át, hol 2000—2500 méternyi magas sziklahegyeken sietve keresztül, melyeknek magaslatain a levegő ritkasága az állomásokon még a kávé és théa főzését is lehetetlenné teszi: a dolog természetében fekszik, hogy ily vasutak, melyek az európai vasutakkal való minden összehasonlítást kizárvaak, s a XIX. században azon »Plus ultra« nagy jelszót valósítván, melyet a XVI. században V. Károly császár magának kitűzött volt, — reánk európaiakra nézve lényegileg csak azért fontosak, mert fölötté érdekes és nagyszerű jelenségeket tüntetnek elélnke.

3. Mind Angliában, mind Észak-Amerikában a vasutak kezdettől fogva csaknem kizárólag magánvállalatoknak voltak eredményei, s e jellemet tartották meg Észak-Amerikában legujabb ideig. Ugyanazt találjuk a continensen is, a hol vasutak építésére az első lendület szintén magánosoktól indult ki. A vasuti ügy története ehhez képest Franciaországban Laffitte Károly, Pereire Emil, Fould stb., Németországban List Frigyes, Ausztriában b. Rothschild Salamon és b. Szina György, Magyarországon Sztányai Ullmann Móricz, Oroszországban Gerstner Ferencz Antal stb. neveit tartja emlékezetben. Idő folytán ebben mindazáltal kettős nagy változás állott be, névszerint az államhatalomnak erősebb beavatkozása, és a magánvállalatok tőzsdei operációi. Az utóbbiakról, melyek elvégre a vasuti ügy általános tényezőivé fejlődtek, tüzetesen alább fogok szólni; az előbbiről azonban már itt is pár szót kell mondanom.

4. Az államhatalomnak a vasuti ügybe való avatkozása, Angliában csak indirect jelentőséggel birt; a continensen azonban mindinkább határozottabb direct szint vett fel. Az első Belgium volt, mely vasutait államköltségen építette. Mint-hogy pedig ez új kísérlet több tekintetben előnyösebbnek találtatott a magánvasutaknál, más államok, s névszerint Francia-és Németország is, ugyanazt az irányt kezdték követni, úgy hogy végre ama kérdés, ha vajjon az állam vagy a magá-

nosok építik-e előnyösebben a vasutakat? — a legújabb európai vasuti ügynek egyik legfontosabb kérdésévé lett.

5. *Franciaországban* 1833. előtt a francia államhatalom a vasutakra nagy súlyt még nem fektetett, s az építést egészen magánvállalkozóknak engedte át. Midőn azonban 1833-ban a törvényhozás arra határozta el magát, hogy a vasutak tanulmányozására fél millió frankot szavazzon; ¹⁾ ez összeg a »Corps des ponts et chaussées által oly eredménnyel hasznosított, hogy — miután az ezután következett években a vasuti ügyre nézve a legfontosabb alapelvek megállapítottak — 1842-ben Thiers miniszter a nagy vasuti törvény javaslatát terjesztette a kamarák elé, s ez elfogadtatván, egy már 1838-ban megállapított »systeme mixte« alapján a vasuti fővonalakban (nagyjában véve) az alépítmény készítése az államnak tartatott fenn, a fel- és magasépítmény készítése pedig, és a vasutak felszerelése egyes társulatoknak (a compagnie) engedélyeztetni rendeltetett. Különösség volt, hogy a szükséges földek kisajátításának két harmada ama departementet és községeket terhelte, hol a vasut vezetett, a költség harmadik harmadának teljesítése az államot illetvén. ²⁾ Miután pedig ez intézkedések 1844-ben elvégre fogantatosítatván, a vállalkozóknak nagy concurrentiája, — úgy hogy a vasuti engedélyezések tartama 27—40 években megállapítható volt — a departementek és községek e megterhelését szükségtelenné tette, 1845-ben azok a földkisajátítási költségek részbeni viselése alól ismét fölmentettek. A francia vasuti ügy ekkép mindvégig az állam vezetése és folytonos befolyása mellett egy magában elzárt és minden egyes részeiben lehetőleg tökéletesen kifejített rendszer formájában nyerte határozott szervezését,

¹⁾ »Une somme de cinq cent mille francs sera consacrée à des études de chemins de fer.« — Loi de 27. juin 1833. art. 12.

²⁾ Art. 4. »Dans chaque département traversé la conseil général stb. (intézkedés történetjék) sur la parte qui sera mise à la charge du département dans le deux tiers des indemnités stb., et sur la parte à supporter par chacune des communes intéressées.« Art. 5. »Le tiers restant des indemnités de terrains et batiments, les ouvrages d'art et stations seront payés sur les fonds de l'État.« stb. Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer (11. Juin 1842.)

mely több kisebb-nagyobb módosítást ugyan (p. o. 1848-ban III. Napoleon alatt, 1870 után), de lényeges változtatást azóta sem tapasztalt. S ez alapon, és az 1845-ki július 15-ki vasuti rendtartás (Reglement), valamint az 1846. november 16-ki királyi ordinancz szabályozása szerint sugározza ki a francia nagyszerű vasuthálózat Párisból, mint középpontból, a hat, már fentebb jelzett fővonalát, melyek számos mellék- és szárnyvonalakkal együtt Franciaország gazdasági viszonyait termékenyítik és anyagi érdekeit emelik. E vasutrendszer gyöngé oldalát csak az képezi, hogy egész sorsát és jövőjét egy végletekig centralisált kormány intézkedéseitől függővé tette, mely mindent unificáló iránylatának szokott alárendelni.

Különben figyelemre méltók lettek legújabb időben a franciaországi nagy és kis vasutak érdekei közt levő meghasonlásnak jelenségei is.

III. Napoleon császár eredetileg a nagyobb vasutakat pártfogolta, annyira, hogy üzletök formásként szervezett monopoliummá alakult. Ezzel szemben a kisebb vasutak természetesen már nem igen voltak képesek magokat fentartani, úgy hogy a törvény lett kénytelen közbelépni, s az 1865. július 12-ki törvény, névszerint a helyi vasutak (chemins de fer d'interêt local) érdekében több fontos intézkedést tett. Valóságos támogatásban mindazonáltal a kisebb vasutak csak 1870 után részesíttetek, s minthogy náluk a helyreállítási költségek is csekélyebbek voltak, rövid idő alatt nevezetesen terjeszkedtek. A nagy vasutak építési költsége ugyanis középszámítással, felszerelés nélkül kilométerként 300,000 frank, és felszereléssel 472,000 frank, holott a kisebb vasutak felszerelés nélkül kilométerként 130,000 frankba és felszereléssel 150,000 frankba kerültek. Így történt, hogy míg a kisebb vasutak hosszúsága 1869-ben csak 480 kilometer volt, ez 1874-ig már 1475 kilométerre emelkedett, azóta pedig folyton-folyva növekszik. S ehhez járul még az is, hogy 1877-ben és 1878-ban az állam számos szűkölködő kisebb vasutat magához váltott és ezeknek kezelését több bizottságra ruházta (az u. n. comités de chemins de fer de l'État). Minthogy pedig a nagyobb vasutak e gyors fejlődést indirect úton megakadályoztatni igyekeztek, ez

nekik annyira sikerült is, hogy érdekeiket az 1880. június 11-ki törvény pártfogás alá vette.

6. *Németországban* ama körülménynél fogva, mivel a harminczas és negyvenes évek alatt még számos államokra szakadozva volt, a vasuti ügy akkor csak nehezen tudott nagyobb jelentőségre emelkedni. Egyebiránt kezdetben itt is a magánvállalatok bírták az aránylag nagyobb tért; s csak miután Belgium példája egyes német kormányokat államvasutak építésére is ösztönzött, érdekes jelenség volt, hogy csaknem ugyanazon időben, mikor a leginkább List Frigyes igyekezete folytán magánvállalat útján keletkezett dresda-lipcsei vasut jött létre (1837), nyitattott meg az első német, államköltségen épült braunschweig-wolfenbütteli vasut is (1838. november 30.). Egyforma elvek szerint idomított német vasuti úgyról tehát ez időben annál kevesebb lehetett szó, mivel a vasutakat saját területén minden állam függetlenül akarta szabályozni. S habár a Poroszországban, Badenban, Hannoverában, Bajorországban stb. épült vasutak 1840-ben már 100 mérföldnyi hosszúságra fejlődtek; ezek azért egymással egybekötve még sem voltak és vasuti hálózattá nem alakulhattak.

Kedvezőbb fordulat először Poroszországban IV. Frigyes Vilmos uralkodásával állott be, ki a vasuti ügy előmozdítását különös céljául tűzte ki magának, s kit ebben több más német uralkodó is követett. A szakadozottság mindamellett, még a német vasuti ügyre nézve különösen kedvező 1848-ik év után is megmaradt; s lényegileg addig tartott, míg elvégre az egyes vasutak egymással közvetlen érintkezésbe lépven, a leginkább kőszénbányák mivelésének előmozdítása céljából épült vasutak nagy virágzásnak indultak, s a vasuti ügyet a kormányok is magasabb szempontból fogván fel, befolyásukkal több magánvállalat visszaélései ellen erélyesen fölléptek. E mellett azonban 1846-ban a poroszországi vasuti igazgatóságok egylete epochális jelentőséggel német egyletté átalakult, mely új minőségében első gyűlését 1846. november 20-kán tartotta, melybe 1867-ben az ausztria-magyarországi vasutak is beléptek, s melyhez jelenleg Hollandia, Belgium, Ruménia és Lengyelország egy részének vasutai is tartoznak.

Ezzel Németországban a vasuti ügy iránt csak az összetartozás öntudata ébredvén, mindamellett a vasutak építésében és kezelésében állandó rendszer még nem jutott érvényre. Mert habár Poroszországban von der Heydt miniszter minden módon az államvasuti rendszert pártolta és ugyanott 1850 és 1860 közt számos vasut az állam birtokába is ment át, azért 1860 után mégis ismét a szabad concurrentia és az állam be nem avatkozásának elve jutott uralomra; s ebben változás ismét csak akkor, s névszerint 1866 után állott be, midőn új vasutak alapításánál több visszaélés és általában a vasuti ügy kezelésében számos inconvenientia lépett előtérbe, a mi, többi közt, a porosz kamarában Lasker Eduard képviselőnek három hatalmas beszédére (1873. január 14-én, február 2-án és ápril 4-én) adott alkalmat. Elvégre a vasuti ügy tárgyában a vádak hivatalosan is alaposaknak találtatván, ez ismét egy új rendszer érvényre jutásához vezetett. Amaz elvet t. i., hogy a vasutakat, mint az újabb civilizáció leghatályosabb támaszait, magánosok speculatiójának és magánvállalatok monopoliumának átengedni nem szabad, már Lasker mondta ki. Azonban sokkal fontosabb volt ennél 1875-ben Bismarck herczeg föllépése, ki a vasuti ügyet határozottan az állam számára reclamálta, s a magánvasutaknak is államosítását (Verstaatlichung) hozta javaslatba. S ez irányban foly azóta Németországban a vasuti ügy fejlődése, úgy hogy a német birodalom alkotmánya is azt birodalmi ügyeknek nyilatkoztatta ki; *) s egy birodalmi vasuti törvény megállapítására is történtek készültek (ilyenek névszerint a Scheele-féle 1874-ki, a Maybach-féle 1875-ki, és az Achenbach-féle 1878-ki javaslatok), melyek mindazáltal a fenforgó viszonyokban számos nehézségre találtak.

A többi német állam — vasutaira nézve — egészben véve ugyanazt az irányt követte, mint Poroszország, úgy azonban, hogy az államvasutak rendszere mindenütt túlnyomósággal bír, s e mellett — úgy mint Franciaországban — a másodrangú vasutak is mindinkább nagyobb kiterjedést nyer-

*) 1871. ápril 16-ki alkotmányokmány 41. s köv. II. V. 5. b. *Weber M. M.* Bemerkungen zum vorläufigen Entwurf eines deutschen Reichs-Eisenbahngesetzes. Lipse, 1875; és Privat-, Staats- und Reichs-Bahnen Bécs stb. 1876.

nek. Ez hatalmas lendületet az által is nyert, hogy a kisebb vasutak fölépítésének költségei az utóbbi időben évről-évre alábbszálltak, s p. o. Déli Németországban a helyi vasutak építési költsége, oda számítva a szükséges terek megszerzését és a vasuti felszerelést is, jelenleg középszámmal 28,000 markra számítatik.

7. Az *ausztria-magyar monarchiában* a vasuti ügyre nézve 1856-ig folytonos ingadozásra találunk. Az első vasut az európai continensen az 1825-től 1835-ig épült budweis-linczi vasut volt ugyan, azonban I. Ferencz császár a vasutak iránt oly különös ellenszenvvel viseltetett, hogy ilyenek további építését államaiban már meg nem engedte, ¹⁾ úgy hogy a budweis-linczi vasut alapítója és építőjének fia, Gerstner Ferencz Antal, ki a vasuti építésre valóban nagyszerű módon készült, — arra határozta el magát, hogy Oroszországba vándoroljon ki, s a vasutak építését itt indítsa meg. Ausztria-Magyarországban tehát csak I. Ferencz halála után (1834) kezdődött a vasuti ügy fejlődése. Azonban akkor is még annyira ment az általános tájékozatlanság, hogy — midőn b. Rothschild Salamon az éjszaki vaspálya építésére részvénytársaságot alakított — erre nézve nem valódi vasuti engedélyt, hanem az akkor Ausztriában iparvállalatoknál kizárólagos jogosítvány megszerzése végett fennálló szabályhoz képest, privilegiumot nyert 50 évre, s a vasut ennek alapján készült, nyitvatott meg 1838-ban Wagramig, s építettett ki azután innen tovább. Báró Szina György az akkor u. n. bécs-győri vasut számára már valóságos vasuti engedélyt nyert, t. i. az 1838. január 2-án kelt előleges engedélyt, melynek alapján nemcsak részvénytársulat alakított, hanem a tőzsdén, a részvények aláírásánál és későbbi elbánásánál a legrutább visszaélésekre is nyílt alkalom. Mikor azután a vasut fokenként megnyílt, Bécstől Badenba, Bécs-Ujvárhoz és 1842-ki május 5-kén Glocknitzba, a társulat —

¹⁾ Midőn egy nagyobb dimenziók szerűt építendő vasut terve eléje terjesztetett, azt mondta: »Man hat Ursachen, bezüglich der Folgen dieser Unternehmungen ernste Bedenken zu hegen. Sie werden gewiss manchen Nutzen schaffen; aber eben so sicher in vielen Beziehungen grosse Veränderungen, einen wahren Umsturz der bisherigen Verhältnisse und Zustände, also recht eigentlich Revolutionen herbeiführen.«

Magyarország nagy hátrányára — győri vonalától egyszerre elállt és nevét bécs-glocknitzzi vasuti társulatra változtatta. Ez az 1840-ki magyarországi országgyűlés berekesztése után történt, s lesz még alkalmunk látni, hogy e fejlemények mily kedvezőtlen befolyással voltak a magyarországi vasuti ügyre.

Nevezetes azonkívül, hogy 1841-ben az ausztriai kormány a vasuti ügy előterére lépett, és magát államvasutak építésére határozta el, melyeknek kezelését a Bécsben akkor felállított »Generaldirection der Staatsbahnen«-ra bízta. Ez azután nemcsak több új vasutat épített, hanem — főkép 1850 után — magántársulatok által épített egyes vasutakat is vett át, névszerint a krakkó-felső-sziléziait, a milano-comoait, a bécs-glocknitzit, a bécs-ujvár-sopronyit stb.

Az ausztriai vasuti politika ez új irányának lelke az akkori általános udvari kamara elnöke báró Kübek Károly volt, ki mint az ausztriai pénzügyek vezetője, a vasuti ügyet államgazdasági tekintetektől igyekezett emelni, a mi utódjai által — bár csak rövid ideig is — folytatattván, a magyarországi vasuti ügy szintén az ausztriaiak körébe lett vonva.

Magyarországban ugyanis a már 1838-ban keletkezett pozsony-nagyszombati lóvonatu vasut bizonyoságot adott arról, hogy a lakosság a vasuti ügy iránt kellő fogékonysággal bír. Mindamellett — mint alább látni fogjuk — nagyobbszerű, az u. n. »középponti vasuttársulat« csak 1844-ben Szitányi Ullmann Móríc által alakíthatott, s ez is 1844. május 16-ki engedélye alapján csak hosszú vajadások után nyitotta meg 1846. július 15-én a 33.⁴ kilométernyi (4²/₅ mf.) hosszú pest-váczi vonalat, melyhez 1847-ben még a pest-szolnoki és a marchegg-pozsonyi vonalak járulván, 1848 elején hazánkban — a pozsony-nagyszombati vaspályán kívül — még 167.⁴ kilométernyi hosszú gőzmozdonyú vasut állott fenn. Az üzlet eredménye azonban oly kevésbé felelt meg a várakozásnak, hogy a magyar középponti vasuttársulat 1849. december 7-ki közgyűlési határozatának következtében az 1850. márczius 3-kán kötött szerződéssel vasuti jogosítványait, a már forgalomban levő pest-szolnoki, pest-váczi és marchegg-pozsonyi vasutvonalaival együtt az osztrák kormánynak engedte át.

Az államvasutak ekkép összpontosított rendszerének uralma mindazáltal csak 1854-ig tartott. S a mint csak a leg-tarkább előzmények folytán alakult eme vasuti hálózat, szét-bomlott ismét, anélkül, hogy állandó új rendszernek kiindulási pontul szolgált volna. Mert 1854-ben — mint egy hazai vasuti író magát kifejezi — már megkezdett az államvaspályák eladása, s ezután oly feltűnő tévovázást tanúsítottak egyik-másik rendszer elfogadásában, hogy ma már valóban elmondhatjuk, hogy semmiféle, vagyis jobban mondván, mindenféle rendszerből bírnak valamit. Az állampályákat pénzügyi tekintetből áruba bocsátva, csakhamar a francia rendszer fogadtatott el; míg végre egy harmadik is honosított meg: az angliában divó; a mennyiben kamatbiztosíték nélküli vasutvonalak építése is engedélyeztetett. Hogy ez utóbbi mód — mely, sajnos, hazánkba is átplántáltatott — nem csekély kárára van egyeseknek úgy, mint az államnak, azt mindazok elismerik, a kik e különben kényes, de ép oly fontos kérdést alaposan tanulmányozták.¹⁾

S ugyanaz a határozatlanság mutatkozik ama tervezetekben is, melyek 1854 óta a Bécsben összpontosítandó ausztriai vasuthálózat építésére a kormány és magánosok által indítványba hozattak.

Az Ausztria-Magyarországban jelenleg létező vasutak ehhez képest igen különbözök, t. i. 1. közös vasutak; 2. csekély terjedelmű ausztriai állampályák, melyek államkezelés alatt állnak; 3. magánkezelés alatt állampályák; 4. magánvasutak, melyek saját erejükből fennállnak; 5. magánvasutak, melyek államszubsztívóval bírnak; 6. magánvasutak, melyek kamatbiztosítás mellett épültek; s 7. magyarországi vaspályák, melyekről tüzetesen alább fogok szólni.

Annai tény, hogy 1867-ben a magyar miniszterium a magyar vasuti ügyet igen kedvezőtlen körülmények közt vette át önálló kezelése alá; mert annak több részében intézkedési szabadsága az előzmények által már nevezetesen korlátolva volt, más részében pedig oly ténre volt elhelyezve, mely intéz-

¹⁾ *Wähl Jákó. A világforgalom eszközei, a vasutak, posták és táviratok, II. köt. Budapest 1877. 4. l.*

kedéseiben a leggondosabb körültekintést és óvakodást tette szükségessé.

8. A többi európai országok közt itt egyedül *Oroszország* bír reánk nézve még érdekel.

Oroszországban a legelső vasut egy magánvasut volt, a zarskoje-szeloi, melyet Gerstner Ferenc Antal, a fenn említett Gerstner Ferenc Józsefnek fia, 1835-ben kísérletképen épített. Gerstnernek terve, melyet I. Miklós czárnak is beterjesztett, az volt, hogy egész Oroszországot egy nagyszerű vasuthálózattal vonja be. E terv azonban el nem fogadtatott, s az 1842. február 1-jén kelt ukáz a sz.-pétervár-moszkvai vasut építését rendelte el, a mely 1851-ben fejeztetett be. A vasutak építéséhez mindazáltal komolyan csak 1857-ben fogtak, sőt tervszerű hálózat létesítéséről csak 1865-ben kezdtek gondoskodni, mely azóta mostani terjedelmére fejlődött.

Különben Oroszország a többi európai államokkal való vasuti közösségből magát az által kizárta, hogy a lengyel, varsó-bécsi és varsó-brombergi (Berlin felé) vonalak kivételével, vasutait általán véve oly széles nyomtávra építi, a minek folytán azokon más vasutak járműveit használni nem lehet. Erre vonatkozólag azonban figyelemreméltó, hogy az amerikai technikusok a vasuti kocsiakra már olyan készítését találták fel, hogy azokat különféle nyomtávú vasutakon is lehet használni.

III. Ezek után feladatunk már azt kívánja, hogy az európai vasuti ügy fejleményeit már részletesen és közelebb vegyük szemügyre és méltassuk szempontunkból. Általán véve e fejleményeknek négy osztályát különböztetvén meg, első helyen a *technikai*, azután a *köz- és magángazdasági*, továbbá a *stratégiai*, s végre a *politikai és jogi* fejleményekről fogok szólni.

A) *A vasuti ügy technikai fejleményei.*

I. Ha mindama vasutakon végig tekintünk, melyek az európai continens nagy vasuthálózatában foglaltatnak, könnyen észrevehetjük, hogy azoknak mindenikében egy általános és egy különös technikai momentum van. Az általános momentum az, melynél fogva vasuti jelentőségüket és mindazon minőséget nyerik, melyeknek alapján nagy szállítási és közlekedési hatá-

suknak mindannyi tényezői. A különös momentumok pedig nemcsak külső körülmények és befolyások követelményei, hanem ama viszonyok sajátosságainak is következményei, melyek az egyes vasutak keletkezését indokolják és célpontjait meghatározzák.

Ama hatvan év óta, mely az európai vasutak történetét eddig körvonalozza, a vasuti technika óriási fejlődéssel dicsekedhetik. S ez a vasuti ügy valamennyi ágában mutatkozik. Az alépítményeknek szilárdsága és biztonsága, a felépítményeknek célszerű elrendezése, a mindkét irányban használt építkezési anyag megbízhatása, a talpfák és sínek alkalmaztatása közti összhangzás, a sínek helyes készítése és okszerű elhelyezése, s a mindennemű jármű összességének (u. n. Fahrpark) a szállítás és közlekedés céljainak megfelelő tökéletessége ma a vasutaknál már feltétlen követelmények, s — ott hol kellő szakismerettel épülnek — az eredményekben a vasuti technikának jelen fejlettségéről egyaránt tanuskodnak. Érdekesekek s fölötté tanulságosak voltak ezekre nézve a vasuti technikusok 1876-ban Konstanzban tartott gyűlésének tanácskozásai és megállapodásai. Mikor pedig ezek itt a vasuti technikának egységes irányban és módon való fogantatását szorgalmazták, egyszersmind annak bizonyosságát is nyújtották, hogy az egyes vasutak építésében oly sokféle ténykörülmény veendő tekintetbe, oly számos viszony sajátosságaihoz szükséges alkalmazkodni, hogy itt a külön momentumok igen jelentékeny és gyakran döntő hatással bírnak.

S mindezek összehatásának kellő méltatása a vasuti technikának egyes lényeges feladata, melynek gyakorlati irányban való eredménye az, a mi *vasuti individualitásnak* szokott neveztetni.¹⁾

II. A mi tehát méltán mindig és mindenütt kívántatik az ama követelmény, hogy a vasutak építése és rendezése csak valódi technikusokra bizassék és hogy a vasuti üzletben valódi szakértők tanácsa szolgáljon zsinórmértékül. S e kíváncságra nézve szabadjon a vasuti ügy egyik legelőkelőbb szakfőnökének,

¹⁾ *Bárá Weber M. M.* Die Individualisirung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen. Lápese, 1875.

b. Weber Mária Miksának szavaira vonatkoznom, ki a *valódi technikustól*, az általa u. n. *technikanst*, vagyis magyarul szólva, a technikus szakértőtől a technikailag tudákosat különbözteti meg, s az előbbinek tekintélyét nagyra emeli, az utóbbiról pedig alig tart valamit.¹⁾

A vasuti építést illetőleg a technikus háromféle esetet fog megkülönböztetni. Ott ugyanis, a hol a közlekedés és üzleti összeköttetés már vasút nélkül is élénk volt (mint p. o. Bécs vagy Budapest és a magyarországi felsőbb dunavidéki városok közt azelőtt is) a vasút építésének más értelme van, mint ott, hol közlekedés és üzleti összeköttetés ugyan volt (mint p. o.

¹⁾ »Der grosse Naturgelehrte Dove pflegte seine Collegen nach Analogie der Qualitätsbegriffe »Musiker« und »Musikanten«, in »Physiker« und »Physikanten« zu classificiren. So gibt es auch »Techniker« und »Technikanten«. Für den »Technikanten« ist eine Eisenbahn — eben eine Eisenbahn; ein Kind von Vater Usus und Mutter Schema. Eine gute Eisenbahn ist ihm die, welche derjenigen gleicht, die er am besten kennt, deren Wesen ihm geläufig ist. Eine neue Eisenbahn ist ihm nichts, als eine Reihe Anwendungen von gegebenen Regulativen, Normalien und Schablonen auf neue Constructions-, Bau-, Anordnungs- und Betriebsfälle, gleichviel ob sie für dieselbe passen, den Zwecken der zu schaffenden Linie congenial sind oder nicht. Dem »Techniker« hingegen ist jede neue Eisenbahn eine staatswirthschaftliche und technische »Individualität« mit bestimmt ausgeprägten, ihr ganz allein eigenen Charakterzügen, die ihr von der Bodenconfiguration, der geographischen Lage, den Producten, dem Klima, den staatlichen und gesetzlichen Institutionen, der Handels-Politik und Verkehrs- und Baupolizei des Landes, durch welche sie führt, dem Naturell des Volkes, dem sie dienen soll, der Verkehrsmasse, Form und Dichte ihres Betriebs, den localen technischen Hilfsmitteln, den Preisen der Arbeit, der Zeit und der Verbrauchsstoffe etc. unverkennbar aufgedrückt wird. Er tritt der Aufgabe, sie gewissenhaft ins Leben zu rufen und zu gestalten, angethan mit dem gesammten starken Rüstzeuge der modernen Eisenbahnkunst gegenüber; wohl wissend, dass bei den Problemen des Eisenbahnbaues und Betriebes sich fast niemals eine Erscheinung wiederholt, jede neue Anlage, Construction und Einrichtung durch vollkommen neue Verhältnisse strict bedingt ist; je besser daher eine Anordnung oder Construction an einem Orte passte, umso sicherer anzunehmen ist, dass sie am anderen weit weniger, oder mindestens nur angemessen modificirt entsprechen werde; und dass daher nichts gefährlicher im Betriebe des Eisenbahnwesens ist, nichts zu unheilbareren Uebeln führt, als *gewaltsame Generalisirung, Normalisirung und Reglementirung*« stb. Id. m. 3. stb. II.

azelőtt Budapest és a tiszamelletti városok közt), vagy a hol általánosabb értelemben rendezett összeköttetés nem is létezett (mint p. o. az előtt Budapestnek a Magyarországtól és Erdélytől kelet és dél felé elterülő vidékekkel). S e különbség az építés módjára is befolyással bír. Mert ott, a hol a vasút rendeltetése csak az, hogy a már meglévő közlekedést könnyítse, biztosítsa és határozottabb formák szerint közvetítse, a vasut — építkezési anyagára és rendezési alakzatára nézve — biztos terv alapján, s nagyobb költséggel és beruházással, tehát solidabb és szilárdabb módon épülhet, míg ott, hol a közlekedés eddig csak gyöngye, rendezetlen és hiányos volt, hol tehát a vasut feladata egyszersmind az is, hogy a közlekedést kifejtsse, állandósítsa s az előbbi akadályaitól felszabadítsa és függetlenné tegye, se a vasutat oly biztos terv szerint készíteni, se a közlekedést oly határozott adatok alapján előre kiszámítani nem lehet. Ha pedig ily esetben a vasuti technikus nem oly nagy apparátussal és költséggel fog dolgozni, mint az előbbiben, mert munkájának eredménye és névszerint a beruházott tőke gyümölcsözése, gyakran bizonytalan adatoktól és határozott számítászt kizáró körülményektől függ: mind ennek még inkább van helye ott, hol az eddigi előzmények bármily részletes terv megállapítására egyáltalán nem elégségesek, s még azt is kétségessé teszik, ha vajjon a vasut oly közlekedést képes lesz-e előidézni, mely a beruházott költségeket akár csak indirecte is fedezendi, vagy — ha a vasut külső célok által indokoltatik — azokkal arányban fog-e állani.

Különben a vasuti ügy természetéből foly, hogy lehetnek körülmények, melyek bizonyos vasutak készítését még ama esetre is szükségessé teszik, ha azoknak építése áldozattal jár. Ilyenek névszerint a világkereskedés közvetítése, vagy stratégiai tekintetek, melyeknek megbírálása mindazáltal a tulajdonképi technikus feladatához nem tartozik.

Az, hogy a valódi technikus a jelzett építkezési conjuncturák közt egészen másképp fog működni, mint a technikáns, magában világos. Mert a vasuti tudomány szellemébe nem kevesebbé, mint egyes elveibe és részletes szabályaiiba beavatva, s a vasutak nagyszerű rendeltetésének meggyőződésétől áthatva, ezeknek értelmében fog eljárni, s a vasutak építésében

előforduló minden viszonyt és ténykörülményt kellőleg méltatva és felhasználva, módot nyerend, hogy az építkezés tényezői és momentumai fölött uralmat bírjon, melyet képesítettségének tapintata és ügyessége szerint a nagy célhoz képest gyakorolni is fog.

E színvonalra a technikáns természetesen nem emelkedhetik. S ha a szabályokat, melyek szerint vasutak épülnek, úgy a hogy meg is tanulta, gyakorlatilag azért azokat mégis csak minden magasabb szellemi felfogás nélkül fogja alkalmaztatni, s ha egyszerűbb és könnyebb conjuncturák közt nagy nehezen sikerrel dolgozik is, építményein a csupán mechanikus munka jellegére mindig rá lehet ismerni. Ha azonban complicáltabb feladattal áll szemben, tehetsége és munkacereje már elégtelennek fog bizonyodni; s ama superioritás, melyet tárgyavatlanok irányában affectál, és külsőleg rendszerint erősen mutatni is szeret, eltörpülvén, a technikus hivatásának megfelelni már nem képes. Jaj annak a vállalatnak vagy munkának, mely reá volt bízva! midőn is a vasut neki nem célja, hanem csak eszköze arra, hogy személyes állását és és anyagi érdekeit emelje. A technikáns munkatervezőnek vagy munkavezetőnek nem való, s munkája legfeljebb csekélyebb és mechanikus teendők körében haszonvehető.

Itt egyébiránt a vasuti ügy technikai fejleményeiről lévén szó, azokat, kik a vasutaknál a közönséges munkát végzik, tekintetbe nem veszem; s a technikai foglalkozásokra nézve is csak azt jegyzem meg, hogy azok a vasutak építésének és rendezésének minden irányára terjeszkednek ki.

A vasuti ügy technikai fejlődésének világos bizonyosságát nemcsak ama roppant különbségben látjuk, mely a fél század előtti és a mostani vasuti üzlet közt mutatkozik, hanem ama technikai kérdésekben, melyek a mai vasuti ügyben főfontossággal bírnak, és annak minden ágában való nevezetes fejlődési előzményeket tétéleznek fel. Emlékezzünk csak vissza a jelenségekre, melyek az első német és francia vasutakat valóban igen sajtáságos színben tüntették fel, midőn p. o. a berlin-potsdami vasut megnyitásakor berlini élezlapok a rendőrséget arra figyelmeztették, hogy egy sánta, rokkant katona az egész menet alatt az utasoknak folytonos koldulással alkalmatlankodott;

vagy mikor a páris-versaillei vasut megnyitása alkalmával oly kevésbé volt balesetek ellen gondoskodva, hogy a fővonalon kocsik összeütközése történvén, számos személy életét veszítette, és ezek közt névszerint a híres geographus Dumont d'Urville altenger-nagy, ki az egész világot legnagyobb tengeri veszélyek közt hajókázta át, az említett vasuti kirándulásnak lett áldozatává. Ma a vasuti menetek gyorsasága határozott rendeletek által van szabályozva, s a vasutak személyszállítása az egyes utasokra nézve már csak ritka esetekben és vastag vigyázatlanúság következtében jár veszélylyel.

A technikai kérdések megbeszélése, melyek a szak-értők mai fejtegetéseinek és vitatkozásainak tárgyát képezik, itt feladatombhoz tüzetesen nem tartozván, szabadjon azok közül például csak egyet-kettőt kiemelnem.

Ide tartozik mindenek előtt a vasut alapzatának kérdése. A talpfák használása t. i. sok inconvenienciával járván, több sikernélküli kísérlet után, melyek azoknak tartósságát és tökélyesbítését vették célba, elvégre talpfák (Holzschwellen) helyett talpvasak (Eisenschwellen) használása hozatott javaslatba, s jelenleg a kérdés azon fordul meg, ha vajjon az egész felépítménynek vasból való készítése nem felel-e meg jobban a vasutak feladatának, mint az előbbi talpfák?

Egy másik fontos kérdés a *síneket* tárgyalja, mert hosszas és gondos statisztikai combinatiók alapján az újabb időben is még használatban volt vassínek nem találtattak eléggé tartósaknak s egyébiránt is sokféle kifogás alá estek, úgy, hogy jelenleg aczélsíneknek alkalmaztatása a technikusok általános kívánata. Miután mindazonáltal az aczélnak különféle nemét kell megkülönböztetni (Gussstahl, Kopfstahl, Puddelstahl, Bessemerstahl, Flussstahl stb.), mindedig még nincs egyértelmű határozott megállapodás arra nézve, hogy ezek közt melyik felelne meg leginkább a sínek feladatának. Azonkívül a sínek alkotása, idomítása és alkalmaztatása is folytonos eszmecserére és kísérletekre szolgáltat okot; s ezzel természetesen a vasuti kocsik és járművek készítése, összekapcsolása és felszerelésének stb., valamint a vasuti közlekedés egyéb alkat-elemeinek kérdése is szoros kapcsolatban áll, úgy, hogy itt alig

létezik tárgy, mely tökélesbülése által a vasuti ügy technikai fejlesztésére kisebb-nagyobb mérvben be nem folyt volna.

Midőn pedig büszke öntudattal a mai vasuti technika működésének eredményeire mutathat, nemcsak az Angliában és Észak-Amerikában, hanem az európai continensen is, akár kedvező, akár kedvezőtlen helyi viszonyok közt (p. o. hegyi, gyöngye és ingatag talaju stb.) épített vasutvonalok (p. o. a semmeringi, a kassa-oderbergi, az észak-nyugati magyar állam-, a fumei stb. vasutak) a tudományos fejlettségnek és a szakemberek nagyratörőkvő buzgóságának szintoly hatalmas emléket képezik, mint a hegygerinczek közete, melyeken épültek.

A vasuti technika e nagyszerű fejleményei mellett mindazonáltal nem szabad tekinteten kívül hagynunk azt sem, hogy az egész vasuti ügy jelen magas polezára csak az utolsó évtizedek alatt emelkedett, — s hogy a régibb vasuti építkezések közt nem ritkán olyanok is maradtak korunkra, sőt készülnek itt-ott még jelenleg is, melyek építőiknek nagy szellemi tehetségéről és szakképesittségéről egyáltalában nem tanúskodnak, de a melyeknek gyarlósága nem ritkán a technikások oly gyakori önfejűségére, és esetleg rossz indulatára is vezethető vissza. S erre a vasutak *építésénél és tracirozásában* egyaránt találhatni. A különbség csak az, hogy az utóbbi bajokon esetleg lehet utóbb még némileg segíteni; a helytelen tracirozás és projectió azonban a vasutak irányában eltörölhetlen nyomot hagynak hátra.

A ruscsuk-várnai vasút kezdettől fogva a legrosszabban *épült* vasút példája volt. S csaknem ugyanazt lehetett mondani a csernovicz-jászvásárhelyi (Lemberg-Czernowitz-Jassy) vasut több helyéről. Ama botrányok, melyek 1871-ben Ruméniában a dr. Stroussberg-féle vasutépítkezésnél, különösen a bukarest-pitesti vonalon az alépítményekre nézve napfényre jöttek, lényegileg az ott akkor becsúszott rendetlenségekből magyarázhatók ki, anélkül, hogy azokat technikai szempontból tüzetesen fejtegetni érdemes volna.¹⁾ Ilyenekből egyébiránt

¹⁾ Vom Rhein Frigyes, Enthüllungen über Dr. Stroussberg und sein rumänisches Eisenbahn-Unternehmen, 3. kiad. Berlin (1871). V. 5. Dr. Stroussberg und sein Wirken, von ihm selbst geschildert, 2. kiad. Berlin, 1876. 337. stb. II.

minden mű meg lesz óva, ha az alaptervek kellő pontossággal és körültekintéssel készülnek, ha az építmény elkészítésénél solid anyag és szorgalmas munka alkalmaztatására szükséges gond fordítottatik, s ha a kellő ellenőrzésben sem követték el hanyagság.

A vasutak *tracirozásában*, a dolog természeténél fogva, számos nemcsak technikai, hanem társadalmi érdek méltánylása is szükséges. Az angol és amerikai technikusoknak ez irányban működéséről itt nem szólok, mert nekik ebben sajátosságos feladatuk és módszerük van. Ellenben az európai continensen a feladat csaknem mindenütt ugyanaz, s mindenütt ugyanazon tekintetek forognak fenn és ugyanaz a módszer volna alkalmazandó. S mégis mi egészen más tracirozási eljárást találunk Franciaországban, mint a continens több más országában. A mig p. o. Párisban és Franciaország egyéb előkelő helységeiben a vasutak indóházai a városok szívében épültek, s a vasutak építésénél a lakosok és az utasok kényelmére és méltányos érdekeire és kívánataira különben is tekintettel vannak; a continens más városai és vidékeinek lakossága ilyenemű bánásmódot csak hírből ismer. S mit mondjunk hazánkról? — hol minden elégséges ok nélkül p. o. a veszprémi indóház Jutason, a keszthelyi Szent-Györgyön, amaz a várostól jó félórányi, ez másfél órányi távolságban létezik. S ha Keszthelyre nézve esetleg a Balatont akarnák akadályul említeni, mi oka volt annak, hogy a Balaton hosszában a vasut oly közel a déli parthoz traciroztatott, hogy e miatt — az időjáráshoz képest — a lakosok és utasok kárára nem ritkán kellemetlen, sőt veszélyes következtések is állnak be. Különben az elhibázott irányban nálunk épített vasutakról Hunfalvy János is tüzetesen tesz említést.¹⁾ Annyi tény, hogy az egész Dunán-tuli vidéken a talaj a vasutak építésének nevezetes nehézségeket nem okoz, s mégis, mily sajátosságos jelenség, hogy csaknem egészen sík terrenumon egy nem igen terjedelmes park, melynek egykori rendkívüli szépségére fiatal koromból magam is emlékszem, a vasuti tracirozás alkalmával, a birtokos határozott

¹⁾ 1867. november 19-ki akadémiai értekezésében. Hazánk közlekedési eszközeiről, 31. stb. II.

akarata ellenére, kettészakított s szépsége ugyszólván semmivé tétetett, holott az iránynak más módon való kijelölése a vasut céljaival talán jobb összhangzásban lett volna. Ilynemű jelenségekkel szemben vigasztalásul csak az szolgál, hogy azok többnyire oly időkből valók, a mikor a magyarországi vasuti ügynek kezelése idegenek kezében volt. S ugy, a mint ily előzmények az 1867. óta intézkedő magyar kormány bizalmát az idegen technikusok iránt nem gerjeszthették, nagyon kívánatos, hogy ez inconvenientiákat reánk maradt utánzásra méltó traditióknak ne tekintsük.

III. Az első vasutak eredeti célja — mint láttuk — az volt, hogy a bányászatnak szállítás alkalmával szolgálatára legyenek; mióta azonban önálló vállalatokká fejlődtek, nagyobb jelentőségre emelkedtek s elvégre a legtökéletesebb és leg-hatalmasabb közlekedési intézet lettek.¹⁾ Ez által az egyes vidékek közti közvetlen összeköttetés nemcsak hatályosan előmozdítottatik, de nem ritkán lehetségessé csak ez uton tétetik; a kereskedés és gazdasági élet valamennyi ágai pedig szintén bennök bírják felvirággzásuknak egyik legfontosabb támaszát. De e mellett a vasutak önmagokból is fejlesztenek ki többféle önálló hatást, s midőn névszerint egymástól távol eső vidékek lakosait közeli érintkezésbe hozzák, nemcsak külső viszonyokat is termékenyítenek, sőt ez irányban, fontos célok elérésénél nevezetes tényezőül szolgálnak, hanem az újabb társadalmi és kulturai élet számos ágának alakítására és fejlődésére is jótékony befolyást gyakorolnak. S ehhez járul még nagy stratégiai jelentőségök is.

Midőn mindezeknek nevezetes visszhatása a vasutak fennállásában és hatályos szereplésében világosan mutatkozik,

¹⁾ »Die Eisenbahnen — — — zunächst einem anderen Industriezweige (als Kohlen und Erzbahnen) dienend und den Eigenthümern derselben zugehörend, erhielten sehr bald, bei grösserer Ausdehnung, durch Zusammenschluss der Capitalien mehrerer Privaten ausgeführt, den Charakter selbstständiger Erwerbs-Institute, deren Waare und Fabrikat der Transport war. Bei Hinzutritt der Personenbeförderung wurden sie zu öffentlichen Verkehrsanstalten von ihren Eigenthümern errichtet und betrieben zum alleinigen Zweck der Verzinsung der eingeschossenen Capitalien« stb. b. Weber, Pivat-, Staats- und Reichsbahnen, Bécs stb. 1876. 7. l.

a jelzett ténykörülmények azt is eredményezik, hogy minden egyes vasutat — mint szintén már fennebb láttuk — *külön egyéniségnek* kell tekinteni, mely sajátos minőségénél fogva nemcsak magában álló kiindulási és célponttal bír, hanem hatásában is önálló jellemet mutat. Mindezekre a vasut építésénél is tekintettel kell lenni.

Itteni álláspontomhoz képest a vasuti ügy eme fontos momentumára nagyobb figyelmet nem fordíthatok, hanem báró Weber jeles értekezésére utalok: »Die Individualisirung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen« (Lipsee, 1875.). Az, mi e tekintetben minket érdekel, az a vasutaknak gyakorlati működése, mely több rendbeli felosztásukban nyeri külső kifejezését. Ezekről már fennebb szóltam.

Angliában a legelső vasutak oly vidékeken keletkeztek, hol sűrű népeesség mellett virágzó anyagi jólét is volt, s hol a vasutak építésének a geographiai viszonyok is kedveztek. S ugyanazt lehet mondani a vidékekről is, hol a vasuti ügy a continensen legelőbb meghonosult (Belgium, Franciaország stb.). Itt tehát a vasutak tökéletesebb formában (két vágánynyal és általában solidabb anyagból), mint sok oly vidéken, hova a vasuti ügy csak később terjedt, s hol a vasutak építésében a gyakran gyér népeesség mellett fenforgott kedvezőtlen anyagi és geographiai viszonyok is a legnagyobb takarékossgot tették szükségessé. S ez ellentétetést újabb időben a *technikusok* oly fontosnak találják, hogy sokan azt a vasutak felosztásának is akképen veszik főalapjául, hogy a fő- és másodrendű (secundarius) vasutak közötti különbséget arra szeretik visszavezetni. ¹⁾

Ugy látszik, hogy itt oly kérdéssel állunk szemben, mely a technikusok és államférfiak közt könnyen éles polemiaira adott volna alkalmat, ha egyrészt a technikusok a társadalmi és államlét többoldalú felfogására emelkedni hajlandók vagy képesek lettek volna, s másrészt az államférfiak a vasuti technika mélyebb titkaiba behatni ²⁾ s a vasuti ügy felett

¹⁾ E nézet rendszeresen kifejtve találhatik Haushofer Miksánál, Grundzüge des Eisenbahnwesens, Stuttgart (1873), 83. stb. II.

²⁾ Erre nézve Lasker Eduard nagy vasuti beszédjében, melyet 1873. január 14-én a porosz képviselők házában tartott, következőleg

ezekhez képest uralmat nyerni birtak volna. Mert az államférfiak a vasutakat mindig oly építményeknek tekintik, melyeknek rendeltetése az, hogy a társadalom érdekeit előmozdítsák, melyek tehát ennek céljaival szemben alárendelt jelentőséggel bírnak, holott a vasuti technikusok nem ritkán igen is abstract tervezeteikbe és számításaikba fektetik a fősúlyt, s feltétlenül ezek szerint kívánják szabályozni a társadalmi élet és a közlekedés concret jelenségeit. Az itt szóban lévő megkülönböztetésre nézve pedig jellemző báró Webernek nyilatkozata, mely szerint a fő-, másod- és harmadrendű vasutak közötti megkülönböztetés elhízáva volna, mert egyrészt már magában véve is igen határozatlan, de másrészt okát sem a technika hiányaiban, hanem dilettantikus formák alkalmaztatásában, tehát a nem-technikusok vagyis dilettansok beavatkozásában kell keresni. ¹⁾ E nézetet mindazonáltal egy másik jeles vasuti notabilitás, dr. Sax Emil helyreigazítja ²⁾

A társadalmi és államélet szempontjából általán véve a többiektől a viláfgorgalmat közvetítő vasutakat különböztetik meg, mert a míg ezek nemzetközi szempont alá esnek, amazok csak az egyes államok létviszonyaival állnak összefüggésben, s ahhoz képest bírnak nagyobb-kisebb jelentőséggel, ha hogy

nyilatkozott: »Ich gestehe, dass es unmöglich ist, in die Mysterien des Eisenbahnwesens einzudringen für den, der ausserhalb derselben steht. Ich selbst habe es vielfach versucht, und fast Jeder antwortete, er sei auch unzufrieden; bat ich aber, die allgemeinen Interjectionen in Thatsachen aufzulösen, so erhielt ich entweder gar keine oder eine ausweichende Antwort. Die am besten eingeweiht sind, haben das grösste Interesse daran, das Geheimnis an sich zu behalten« stb.

¹⁾ »Es ist nur Schuld der dilettantischen Form, in der sonderbarer Weise die Behandlung dieser hochwichtigen Frage in der volkswirtschaftlichen und technischen Welt bisher fast überall geschehen ist, dass die Ausdrücke: Hauptbahnen, Secundär- und Tertiärbahnen bei der Discussion als Bezeichnungen fest abgegränzter Begriffe angesehen worden sind.« Die Praxis des Baues und Betriebes der Secundärbahnen, 2. kiad. Weimar 1873. S. 1.

²⁾ Weber nyilatkozatára vonatkozólag az mondja: »Bei dieser technischen Cynosur bleiben die Begriffe Haupt-, Secundär- und Tertiärbahnen allerdings unklar. Glücklicherweise nicht auch bei Zugrundelegung wirtschaftlicher Eintheilungsgründe.« Die Eisenbahnen, Bécs, 1879. 339. l. jegyz.

országos szempontból fontosak, avagy csak egyes vidékek vagy helységek hasznára vannak. S ez tulajdonképi alapja a jelzett megkülönböztetésnek, mely a dolog természeténél fogva a vasutak építésében is irányadásul szolgál.¹⁾

E felosztásról mindazáltal a vasút első építőinek még sejtelmök sem volt, és csak az 1832-ki francia törvényhozás után kezdték a technikusok e tekintetben, a vasutak kategóriáinak fokenkénti fejlődését kiindulási pontul véve, csakhamar oly sajátos nézeteket kifejteni, hogy a continensen az államférfiak és jogtudósok azokat zsinórmértékül nem követhetik. Ami a vasutak építését tárgyazó javaslatukat illeti (p. o. hogy a fővasutnak feltétlenül két vágánnyal kell birnia, hogy a másodrendü vasutaknál a nyomtáv miféle jelentőséggel bír stb.) azt itt tekinteten kívül hagyom. Azonban a vasutak tracirozásának kérdése a társadalmi életre nézve oly fontos, hogy arra vonatkozó nézeteiket figyelembe vennünk szükséges.

Csaknem általános a nézet, hogy fővasutaknál, melyek sűrű népességű országok közt intenzív nemzetközi forgalmat közvetítenek, oly tracirozás kívántatik, mely vízszintes és verticalis irányban az egyenes és sík vonaltól lehetőleg kevésbé térjen el. Nagyobb emelkedések tehát, valamint kisebb sugarú kanyarulatok — a mennyire csak lehet — kerülendők, s a vasut projectiója oly módon jelölendő ki, hogy hegyek, dombok és völgyek lehetőleg kikerültesse, s különben az emelkedés a vasutnak 40 méternyi hosszára (Bahnlänge) egy méter (tehát egy mérföldre 20—30 lábnaál nem nagyobb), s a kanyarulatok sugara 1.400 nyomtávu mozdony-vasutaknál 200 méternél kisebb ne legyen. E mellett az itt kérdéses fővasutak irányába csak oly nagyobb városok veendők fel, melyek a kereskedés és forgalom legnevezetesebb fohelyei, míg más — habár előkelő — helységek a fővasutal csupán szárnyvonalak által kapcsolandók össze. A társadalom egyéb érdekei figyelmen kívül maradnak.

Tagadhatlan, hogy e kifejtés abstract felfogásban első pillantásra egészen helyesnek látszik; azonban a gyakorlati fogantatásban nem ritkán nehézségekre talál. Mert meg-

¹⁾ E megkülönböztetést a fenn jelzett felfogás szerint részletesen fejtegeti dr. Sax id. m. 265. s. b. II.

betik, hogy p. o. a vasutat nagy hegyláncokon kell keresztül vezetni (p. o. a Semmering, Brenner, Simplon, szent Gothard hegyeken); azt pedig, hogy itt a vasuti technikusok a fennebbi szabálytól el tudtak térni, épen a semmeringi vasut példája mutatja, melynél Magyarországnak e hegylánczótól keletre fekvő része sokkal kényelmesebb projectióval kínálkozott. Ujabb időben pedig ilyenekben a stratégiai viszonyoknak is sok helyen döntő befolyást tulajdonítottak, — s magában világos, hogy a társadalomnak más érdekei is lehetnek, a melyeknek tekinteten kívül hagyása nem tanácsos. Mert a vasutak a társadalom hasznára épülnek, tehát nincs indokolva, ha a társadalom kívánalmai, a vasutépítés tekinteteinek feláldoztatnak. De végre meg-eshetik az is, hogy a vasutak tracirozásánál régi, talán már feledékenységre ment történeti előzmények (melyekre a technikusok ugyan nagy súlyt nem fektetnek) szolgálhatnak hasznos utmutatásul, a mire a kassa-tarnowi vasutnak példája igen szép adalékot nyújt. Mert Magyarországnak Lengyelországgal és a balti tengermellékekkel volt kereskedése, ez irányt nemcsak a középkorban követte; hanem a Hernádvölgynek a Tarczavölgygyel való összeköttetése is oly irányban eszközöltetett, hol ásatás alkalmával nevezetes mennyiségű római érmeket találtak, mi világos bizonytságot tesz arról, hogy ez utat már a rómaiak használták.

A kisebb vasutakról itt tüzetesen nem szólok.¹⁾

IV. A vasuti ügy többi technikai fejleményeit illetőleg, a vasutak közlekedési kiterjesztésére nézve kiválólag azoknak egymáshoz való csatlakozását emelem ki, melynek folytán egyes nagyobb-kisebb vasutak csoportokká alakulván, több ilyen csoport egyesülése által vasuti hálózatok keletkeznek, melyek mindinkább továbbterjeszkedvén, a világforgalmat nagyobb dimenziók szerint közvetítik. A vasutak csatlakozásánál azonban határozott terv követendő; mert a vidékek geographiai viszonyaiban csak így nyervén támogatást, magok részéről is csak így lesznek képesek a forgalmat akképen rendezni, hogy gyorsasága, olcsósága és biztosságánál fogva céljának minél inkább megfeleljen.

¹⁾ Magyarországra nézve v. ö. Kállay Béni, Olcsó vidéki vasutak Magyarországon, Budapest, 1881.

Ide tartozik továbbá a czélszerűen rendezett *vasuti jelzés* is, mely első sorban távirtdai jelzés, ott azonban, hol ilyen nem alkalmazható, ezt pótolva, látható vagy hallható jelek által történik. Ennek feladata lényegileg az, hogy a vasuti személyzet a vaspálya állapotáról, a forgalomról s annak egyes viszonyairól és eseteiről egymást kölcsönösen, gyorsan és biztosan értesithesse stb. stb. stb.

B) *A vasuti ügy köz- és magán gazdasági fejleményei.*

Mikor a vasutaknak más vállalatokkal szemben még csak alárendelt jelentősége volt, önálló gazdasági fejleményekre nem igen szolgálhattak alapul. Azonban századunk harminczas éveitől kezdve e fejlemények folyton folyva tágabb dimenziók szerint alakulván, jelenleg már oly tág tért foglalnak el, hogy — főleg a magánjog szempontjából is — különös figyelmet érdemelnek.

Ehhez képest öt ilyenmü fejleményt kell szemügyre vennünk: 1. Azokat, melyek a vasutak alaptökéjének megszerzésére vonatkoznak; — 2. melyek a szűkölködő vasuti társulatok megszorult állapotján segíteni hivatják; — 3. melyek magánvasutak támogatását az állam által tárgyazzák; — 4. a parallel vasutak viszonyából folyó gazdasági következményeket; — és 5. a vasuti tarifa kérdését.

1. *A vasutak alaptökéjének beszerzési módja.*

I. Nagyobb szerü vasutak építése és felszerelése oly nevezetes költségekkel jár, hogy államvasutaknál azoknak az államháztartásban nagy fontosság tulajdonítatik, magánvasutaknál pedig azoknak fedezésére egyesek csak igen ritkán és kivételesen képesek. Ennek következése az, hogy az e czélra szükséges tőkék beszerzése végett nagyobb számú vállalkozók társaságokká szoktak alakulni, s hogy ily társulatok korunk vasuti ügyében fontos szerepet játszanak.

Anélkül, hogy e társulatokról itt tüzetesen szólni akarnék, csak röviden azt jegyzem meg, hogy azok Angliában, a vasutak ősi hazájában, eredetileg az ottani industriális vállalatok módjára alakultak, s hogy névszerint az ott divatozó rész-

vénytársulatok szervezését vették föl. S ugyanazon szervezés szerint alakultak Észak-Amerikában és az európai continensen is; sőt tény, hogy a mai részvénytársaságok tulnyomólag a vasuti ügy fejlődése által nyerték rendezésöket és nagyszerü kifejtésöket.

A feladat mindenütt az, hogy a keletkező vasutak számára a vállalatok tervének megfelelő szellemi és anyagi erő szerzettségk. Ez akkép szokott történni, hogy bizonyos vállalkozók mint alapítók összeállnak, az előleges megállapodás szerint meghatározott és fővónásaiban kifejtett tervnek alapján a vasut engedélyezésének megnyeréséről gondoskodnak, s ha ezt kinyerték, a közönséget részvételre szólítják fel, hogy t. i. a vasut fölépítésére szükséges tőkének (az alaptökének) előteremtéséhez járuljon, azaz, hogy azok, kik erre hajlandók, a szellemi és anyagi erő megnyerése végett szükséges költségek fedezésére megkivánt részvényeket írják alá, az e részvények után járó összegeket pontosan fizessék be, s a majd elkészítendő vasut tiszta jövedelmében mint nyereseményben, u. n. osztalék (Dividende) formája szerint, szintén részvényeik arányában részesüljenek.

Az így értelmezett vasuti részvénytársulatok alakulásáról és jogviszonyairól a vasuti jog tüzetesen intézkedik.

II. A részvénytársulatoknak igen érdekes történetök van.

Mindenek előtt azt kell megjegyeznünk, hogy itt nem személyek, s nem vagyon egyesüléséről, hanem a vállalathoz megkivánt tőkének előteremtéséről van szó. Személyek egyesülése az u. n. társasági szerződés szerint történnék; több személyek vagyonának egyesüléséből pedig osztalajdon keletkeznék, mely a közös tulajdon jogi természeté szerint volna rendezendő. A részvénytársulatok természeté ellenben mindkettőtől lényegesen különbözik. Mert habár ennek értelmében is személyek vagyonukra való tekintettel egyesülnek, ez mégis nem vagyonukra nézve általán véve, hanem csak bizonyos tőkére nézve történik, mely vagyonuk határozott részének (a részvények) egybefoglalása által keletkezett. Az így keletkezett tőke azután az alakult viszonyoknak oly hatályos tényezője, hogy a részvénytársulatnak is megadja sajátos jogi természetét, mely szerint ez magában álló, és az egyes részvényesektől

különböző személyiséggel bír, s a forgalomban és jogéletben mint u. n. jogi személy szerepel.

Itt tehát arról van szó, hogy a részvénytársulatok, melyek ily értelemben a múlt század óta szerepelnek, rendezésüket akkor legelől a törvény által nyerték-e? — avagy a gyakorlati életnek szüleményei talán, s a társadalmi fejlődés útján alakultak-e, oly intézmények alapján, melyek azoknak lényeges momentumát — t. i. a vállalati tőkének magában álló, és a vállalkozók személyétől és vagyonától mintegy függetlenné lett gazdasági működését — már feltüntetik. S csakugyan azt találjuk, hogy a bányászatnál ilyenmő vállalatok és tőke alapján alakult vállalkozó társulatok — t. i. a bányatársulatok (Gewerkschaften) vagyis u. n. bányapolgárságok (Waldburgerschaften) — már évszázadok előtt fennálltak; ¹⁾ s hogy ezeknek mintájára, különös privilegiumok alapján már a XVI. és XVII. századokban a tengeren-tuli kereskedés céljából nagyobb, u. n. kereskedelmi compagne-ak is alakultak; míg kisebbszerű vállalatok (p. o. egyes hajók építése és felszerelése) kisebb társulatok által a közönséges társaságok szabályozása szerint lettek szervezve. Ilyen vállalatok módjára keletkeztek azután a XVIII. század óta a nagyobb szerű ipar és kereskedés céljából a tulajdonképi részvénytársulatok, kezdetben még igen primitív felfogás szerint, míg nem új meg új kísérletek és tapasztalatok nyomán fokenként mai tökéletesebb formájokat vették fel, s elvégre az újabb törvények által szabályoztatván, életrevalóságukat úgy másféle vállalatoknál, valamint a vasuti ügy körében is fényesen bizonyították.

A részvények által alapított vasutaknak ennek folytán három nemét szokás megkülönböztetni, ahhoz képest, a mint a vasut jövedelme a beruházott alaptőkét még nem fedezi; — avagy ezt fedezi, de tiszta jövedelmet még nem ad; — avagy már tiszta jövedelmet is ad, mely mint nyereség a törvény szabálya és a társulat elhatározása szerint az egyes részvény-

¹⁾ Ezeknek a bányamívelés és bányászóletnek alapján egykori keletkezését és történeti alakulását tüzetesen fejtegettem munkámban »Handbuch des allgemeinen österreichischen Bergrechtes«. Bécs, 1855. 446. stb. 11.

társak közt részvénybirtokuk arányában mint osztalék (Dividende) felosztatik.

III. E mellett azonban nem szabad elhallgatnunk azt sem, hogy a részvények alapján keletkezett vasuti vállalatoknál már századunk harminczas éveiben, mind az alapításnál, mind a tőkék kezelésénél nevezetes visszaélések is kezdtek lábra kapni, melyeknek mellözése és akadályoztatása oly czélból, hogy a közönség meg ne károsíttassék és névszerint a tapasztalatlan részvénytársak egyesek nyereszkeséi fondorlatai által ki ne zsaroltassanak, — az újabb törvényhozások általában gondoskodásuk fontos feladatául tűzték ki.

Ez először névszerint Franciaországban azon befolyásban mutatkozott, melyet a tőzsdejáték a vasuti ügyre gyakorolt, s mely már a júliusi dynastia idején kezdődik, a második császárság korában pedig a legmerészebb szédelés fokára emelkedett (például Mirés Gyula ¹⁾ esete szolgáljon). S ez nem maradt hatás nélkül más országok vasuti ügyeire sem, s nem egyszer még nehéz válságokhoz is vezetett.

Mintán t. i. az európai continensen, kiválólag Franciaországban, de különösen Észak-Amerikában, vasuti speculatiók útján egyesek roppant vagyonra tettek szert; — miután Angliában a philadelphiai eredetű és »brit vasutkirály« neve alatt ismeretes Girard István, Párisban pedig a Rothschildház, Pereire Emil és Izsák testvérek és még néhány más millionáriussá lett vasuti vállalkozó példája utánzásra kezdett buzdítani, a vasuti vállalkozóknak egész sorozatára találunk

¹⁾ Mirés Gyula Izsák, egy szegény sorsból, főleg merész vasuti speculatiók által nagy vagyonhoz jutott párisi bankár. Mikor társával Millaud Mózesel 1853-ban összeszámoltak, mindégyikükre külön tiszta nyereségül 4 millió frank esett. Az általok közösen alapított »chemins de fer«-nek Mirés egyedül maradván »gerans«-a, 1860-ban a közte és az intézet igazgatói közt támadt egyenetlenségek kezelésének oly rút vonásait tárták fel, hogy 1861-ki számadásainak folytán fogságba tetetett, és a párisi rendőr-fegyelmi törvényszéktől (Zucht-Polizeigericht) 5 évi börtönre ítéltetett. Nagy nehezen sikerült neki kieszközölni, hogy az ügy új vizsgálat és ítélethozás végett a douni-i törvényszékhez utasított, hol a büntetés alól felmentetett ugyan, azonban magát rehabilitálni már nem volt képes. Meghalt 1871. május 6-kán.

kik ugyanazon módon igyekeztek meggazdagodni. Hogy ezeknek működése folyton-folyva új meg új vasutak építéséhez vezetett, s hogy ez által nemcsak a vasuti technika tapasztalt hatalmas előmozdítást, hanem a rendkívüli élénkségre ébresztett pénzforgalomnak is több tekintetben jó gazdasági hatása volt, az nem tagadható. De mivel ez élénkség, a tőzsde nyereszkesedő speculációjával nagy részben igen szoros összefüggésben volt, a vállalatok csak ritkán birhatták ama szilárd alapot, mely az üzleti soliditásban megkívántatik, s a vak nyereszkesedés körkinövései is minden irányban mindinkább mutatkoztán, a merész szédelgés, melynek színhelye e tőzsde volt, magát a vasuti ügyet is megragadta, s abban nem a nyugalmas combinatiót és csendes haladást, hanem a csaknem folytonos hullámzást eredményezte. Ez irányban lett ismeretes Európának vasuti ügyében számos tőzsdei hős, s névszerint hazánkban is gróf Langrand Dumonceau, a Waring testvérek, és dr. Strousberg Bethel Henrik, kik a magyarországi vasutak történetében neveiknek csak szomorú emlékét hagyták hátra.

Ugy hiszem, nem szükséges az itt röviden jelzett események és viszonyok fejtegetésébe mélyebben bocsátkoznom, s elég a nevek puszta felemlítése, hogy az európai vasuti ügy fejlődésének történetében az említett sötét lap jellemezve legyen. A ki bővebb tájékoztatást kíván, azt Lasker Eduardnak már fenn említett híres vasuti beszédeiben találhatja. A hazánkhoz szomszéd czernowitz-jassy-i vasut történetében is az a nevezetes per, mely Offenheim Victor ellen 1875. január 4-kétől február 2-káig a bécsi esküdtek előtt lefolyt, a vasutak akkori kezelésére vonatkozólag számos titkot tárt fel.

Mindamellettt erős meggyőződésem, hogy az európai közvélemény — ha a törvényhozások által támogatattik — képes lesz magából a szükséges erkölcsi erőt kifejteni, hogy a már-már csaknem divatosokká lett szédelgések végre is a kellő korlátok közé szoríttassanak. S e szempontból szabadon ama szabályokat felemlítenem, melyeket — a vasutak alapítására és tőkekezelésére vonatkozólag — mint az európai közvélemény követelményeit egy újabb vasuti író felhozott, s illetőleg indítványozott,¹⁾ t. i. 1. hogy az előmutatóra (au

¹⁾ *Haushofer Miksa*, Grundzüge des Eisenbahnwesens 63. l.

porteur) szóló *ideiglenes* részvények tiltva legyenek; 2. hogy az előmutatóra szóló részvények csak akkor adassanak ki, ha azokra a befizetés már *teljesen* megtörtént; 3. hogy az aláírók az aláírt részvények után járó összegnek bizonyos aránylagos részét azonnal befizessék, s a későbbi részfizetésekért azon esetre kezeskedjenek, ha a részvények későbbi birtokosai a befizetést nem teljesítik; 4. hogy osztalék előbb ne fizetessék, a míg a vasut tiszta jövedelmet nem hoz, vagyis, hogy a vasutak alaptőkéjéből osztalék fizetése semmiesetre meg ne engedessék; és 5. hogy *ingyenes* részvények kiadása — bár miféle teljesítések jutalmául is — határozottan tiltva legyen.

Egyébiránt lesz még alkalmunk constatalni, hogy e fel fogást a magyar törvényhozás is magáévá tette.

2. *Vagyonilag megszorított vasuti társulatok önsegédleme.*

A vasuti társulatok jogi személyek lévén, s mint ilyenek önálló vagyonnal bírván, ha vagyonilag szorított viszonyok közé kerülnek, általán véve ugyanazon módon segíthetnek magokon, mint bármely más birtokos személy, p. o. a vagyon egy részének eladása, egyszerű vagy zálogilag és illetőleg jelzálogilag biztosított kölcsön stb. által.

Mint részvénytársulatok azonkívül a kereskedelmi törvény (névszerint a magyar keresk. törvény, vagyis 1875:37 tez. 157. §. 7. p.) szerint elsőbbségi kötvényeket is bocsáthatnak ki, s ezek különösen a vasut-társulatok gazdasági viszonyaiban szokásosak.

Különben az elsőbbségi kölcsön megkötésének és az elsőbbségi kötvények kibocsátásának szabályozása, az újabb vasuti társulatok engedélyezési okmányjaiban is megállapítva szokott lenni.

3. *A vasuti magántársulatoknak gazdasági támogatása az állam által.*

Az állam főleg hatféle módon támogathatja gazdaságilag a vasuti magántársulatokat:

a) Kamatbiztosítás által;¹⁾

¹⁾ Dr. *Jaques Henrik*: Die Rechtsverhältnisse der mit Zinsengarantie versehenen Eisenbahn-Actiengesellschaften. Bécs, 1864.

- b) a részvények bizonyos számának átvétele által;
- c) az építési tőke bizonyos részének az állampénztárból való előlegezése által;
- d) bizonyos pénzüsszegnek subventió vagy kölcsönképen való ingyenes segélyadása által;
- e) annak megengedése által, hogy a vasuti társulat az állam bizonyos vasuti intézeteinek használásában részes legyen;
- f) földterületek adományozása által.

Különben magában világos, hogy az államtámogatás e módjainak ez esetei nem taxatív, hanem csak exemplificatív jelentőséggel bírnak; — ugyszintén az is, hogy az állam a vállalkozó társulatot csak akkor szokta ily rendkívüli módon segíteni, ha az illető vasut építése köztekintetelnél fogva fontos, jövedelmezése pedig nem oly biztos, hogy a társulat abból szükségleteit, magára hagyatva, fedezni képes lenne.

4. A magánvasutak jövedelmezésének (Rentabilitás) kérdése.

A magánvasutak jövedelmezése nemcsak magában véve, hanem a jogtudomány szempontjából is a vasuti ügynevezetesebb kérdései közé tartozik, de életrealitásuk is lényegileg ettől van feltételezve. Különben itt se nem a nyers vagyis brutto-jövedelem (mely a vasuti vállalat nagyszerűségének kérdésénél első sorban szokott számba vétetni), se nem az u. n. tiszta jövedelem (mely a közönséges gazdaság felfogásához képest annak hármias tényezője, t. i. az alaptőke, a nyers jövedelem és az üzleti költségek tekintetbe vétele mellett állapítatik meg) képezi a számítás alapját; hanem a beruházási tőkének a körülményekhez képest kamatozása kereskedelmi felfogás szerint.

Ehhez képest tehát a tiszta jövedelemből még mindazon összegek is leszámítandók, melyeknek előleges lefizetése a vasut gazdasági állapotánál fogva szükséges volt. Ide tartoznak névszerint a netalán kibocsátott elsőbbségi kötvények kamatai, az ezeknek törlesztésére megkívánt összeg, a vasuti adó- és az államnak netalán járó többi illeték, a részvénytársak osztaléka az esetleg az állam biztosított kamatláb számítása szerint, a beruházási költségek után járó lerovás, és a tartaléki alap

számára teendő fizetés. Csak ama többlet, mely mindezek után még fenmarad, tekinthető a vasut jövedelmezésének.

Kitetszik ebből, hogy a vasuti jövedelmezés nagyon relativ fogalom, mely nemcsak az egyes országok közgazdasági rendszeréhez, hanem az egyes vasutak létviszonyaihoz képest is különféle lehet.

(Kállay Béni legújabb jeles munkája »Olcso vidéki vasutak Magyarországon« Budapest, 1881 — az arad-kőrös-völgyi vasutat alapul véve, hazánk kisebbrendű vasutaira nézve a jövedelmezés számításának figyelemre méltó példájával ismertetett meg. Toldalék.)

5. Parallel vasutak viszonyából folyó gazdasági következtetések.

I. A parallel vasutak kérdése kevesebbé jogi, mint inkább közgazdasági szempontból veendő figyelembe; ¹⁾ miért is ezekre nézve itt csak néhány megjegyzésre szorítkozom:

1. A vasutak története azt bizonyítja, hogy parallel irányban vasutak többféle oknál fogva épülhetnek. Ha ez politikai, kulturai vagy egyéb magasabb tekintetelnél fogva történik, álláspontomhoz képest az indító okokról szólni nem feladat, habár ily esetekben is a rendes gazdasági következmények szoktak beállni.

2. Minthogy a vasutak egyik fontos hatása az, hogy az általok bejárt vidékek forgalmát és gazdasági életét élénkítik és emelik; a természetszerű fejlődés hozza ugy magával, hogy — ez megtörténvén — ilyen vidékeken a vasutak száma is szaporodik, anélkül azonban, hogy az azok közti viszony a népesség érdekeinek többoldalú előmozdításánál egyebet eredményezne. De még versenyzésnek sem kell köztük szükségkép keletkezni.

3. Máskép áll a dolog, mikor parallel vasutak építése nem annyira a vidék felvirágzásának folytán történik, hanem ha ez esetleg a vállalkozók többé-kevesebbé elhibázott szá-

¹⁾ Az angol vasutakra nézve e kérdést alapos szakavatottsággal fejtegette *Franqueville Károly*, »Du régime de Travaux publics en Angleterre« (4 kötet. Páris, 1875) című munkájának II. kötetében, melynek ide tartozó részét németre dolgozta át *Nördling Vilmos*, Eisenbahn-Konkurrenz und Eisenbahnfusionen. Bécs, 1875.

mitásának következése, vagy ha egyenesen versenyzés céljából épült fel egy vagy két vasut, s ezek azután a kedvező sikert egymástól elvonni igyekezték, netalán a személyviteli bért és az áruszállítási illetményeket oly csekély mértékre szabályozták, hogy a mellett egyik sem prosperálhatna, s idővel esetleg tönkre is juttatnák egymást. Ily esetben a vasutak használásának olcsósága még a közönségre nézve is csak látszólagos nyeresemény; mert bármi történjék is, hiányzik benne az állandóság. A kórallapot így is, úgy is mutatkozik, akár mint szenved avagy megy tönkre a versenyző vasut, akár az egyik a többinek bukása mellett a véstetjes concurrentiát szerencsésen túlállja. Az előbbi eset egyre gátolni fogja, hogy a vasuti ügy a kérdéses vidéken nevezetes jelentőségre emelkedjen; a másik esetnek következése pedig a győztes vetélytársnak *monopoliuma*, melyet ez azután minden melléktéteket nélkül természetesen kizsákmányolni fog.

4. A versenyző vasutak viszonya egyébiránt más eredményhez is vezethet, ha t. i. a parallel vasutak érdekeket abban keresik, hogy vállalatukat egyetértőleg, egyaránt a közönség rovására hasznosítsák, vagy ha egyesülnek, és a concurrentiából *coalitio* lesz. Ily fordulat a közönségre nézve még kedvezőtlenebb, mert az előbbi vállalkozók egyesülve vagy legalább egyetértőleg dolgozván, természetesen annyira meg fognak erősödni, hogy új vállalkozó aligha fog találkozni, ki velők a versenyt kiállhatná.

6. *A szállítási díj szabály és vitelbér, vagyis az u. u. tarifa kérdése.*

I. A személyközlekedés és áruforgalom szempontjából a vasuti tarifa kérdése igen fontos, mert közvetlenül a vasutak jövedelmezésének alapmértékét képezi, közvetett hatásánál fogva pedig számos magán- és közgazdasági, s társadalmi viszonyra is nevezetes befolyással bír. E mellett azonban okszerű rendezése több oknál fogva nem csekély nehézséggel jár.

Magában véve a tarifa ugyancsak ama tételeket foglalja magában, melyek szerint a személy-, áru- stb. szállítás vasutakon díjaztatik, s csupán így tekintve a tarifát, annak megállapítása talán igen egyszerű feladatnak látszhatnék. Mert azt

lehetne gondolni, hogy ez a legközönségesebb nemzetgazdasági combinatióknál egyebet nem kíván. E kérdéssel mindazonáltal mélyebben megismerkedve, csakhamar nehézségei is szembe-tűnnek.

A tarifa és minden egyes tételei ugyanis, habár belső indokolására nézve nemzetgazdasági elvekben és combinatiókban gyökerezik, azért gyakorlati megállapításánál mégis a társadalmi közlekedés és általános forgalomnak ugyszólván minden viszonyaival is találkozik, melyeknek sokféle iránya és folytonos fluctuatiója a feladatot roppant módon nehezítik. Nemzetgazdasági nézponatok ennek megfejtesére nem elégségesek, s minden egyes pontnál a közlekedési és forgalmi világ tényezőinek sajátosságai és jelentősége is veendő figyelembe. S ehhez járulnak még számos más tekintetek is. Így p. o. midőn a tarifa egyes tételei a gyakorlati élet jelenségei szerint állapítatnak meg, e tételek azonnal ennek anyagi érdekeire is hatnak vissza, s e szempontból új meg új kívánalmakra szolgáltatnak okot. De az is szükségesnek találtatik, hogy a forgalom bizonyos eszmék szerint rendeztessék. S végre nemcsak a forgalom, hanem a társadalom általánosabb anyagi érdekei is oly hatást várnak a tarifától, mely emelkedésekre és támogatásukra is kilátást nyújtson.

II. A vasuton utazók és közlekedők személyes menetdíja utazásuk két végpontjának egymástól való távolságához képest, többnyire három, gyorsvonatokon két vagy egy osztály szerint szokott rendeztetni. E szabályozás tehát rendszerint az állomások egymástól való egyenes távolságának felel meg. Azonban — s kiváltképen mellék- és összekötő vonalakon, de néha fővonalakon is — rendkívüli körülmények is fordulhatnak elő, melyek a menetdíj szabályozásánál olykor egészen kivételes megállapításokat indokolnak. Nem lehet itt feladatunk, ezt részletesebben kifejteni, s csak példakép arra az esetre akarok figyelmeztetni, mikor két vagy több parallel vasut egymással versenyez. Ily esetben nem ritkán történik, hogy ezek a menetdíjt egymással szemben csaknem mesés módon annyira alászállítják, hogy az a távolibb állomásig kisebb, mint a közelebb esőig stb. stb.

III. A szállítmányok vitelbérének kiszabásánál észlelhető jelenségek ennél még sokkal fontosabbak. Ebben rendszerint szintén a két végállomás egymástól való távolsága, de azonkívül a szállítás tartama és módja is vétetik tekintetbe. De azonkívül a rendszerinti tarifa tételeitől ama kedvezményeket is meg kell különböztetni, melyek (kiváolag az átmeneti kereskedésnél) u. n. specialis tarifa formájában, különös okoknál fogva, egyes esetekben, illetőleg bizonyos időre és határozott kereskedelmi cikkekre engedélyeztetnek. A szállítás tartamára nézve tetemesen nagyobb vitelbér jár az u. n. gyors-szállítmányoknál (Eilgut), mint az egyszerű fuvarszállítmányok (Frachtgut) után. A szállítás módját illetőleg pedig nagy különbség van oly szállítmányok közt, melyek csomagokban (Paquet) szállíttatnak, és olyanok közt, melyek begöngyölve, vagy fedett, avagy fedetlen kocsikban stb. elhelyezvők, s a kocsikban köbmérték vagy súly szerint számíttatnak.¹⁾

Míndezek egyőbiránt a szállításnak csak mechanicumát illetik, s általános szempontból csak annyiban veendők figyelembe, a mennyiben a vasutak felszerelésének kérdésével állnak összefüggésben.

Főfontossággal bír azonban a vasuti ügy sajátos szempontjából az u. n. *differentiális* vagyis *egyenes tarifa* kérdése, mely a nagyobb — kiváolag tengeri — kereskedés fohelyeivel összeköttetésben lévő vasutakon a közbeeső állomások, sőt nem ritkán a távolságnak is minden tekintetbe vétele nélkül, oly módon állapíttatik meg, hogy ez által a más vasutakkal való concurrentiának hátrányos befolyása mellözve legyen. Így megtörténhetik ugyanis, hogy hosszabb vasuti vonalakon, sőt távolabb fekvő helységektől, a differentiális tarifa a rendesnél csekélyebb vitelbért szab, s az annál talán rövidebb vasuti vonalnak concurrentiája azután ez által ellensúlyoztatik, sőt ki is záratik. Magában világos, hogy ily intézkedések egy sajátos *tarifa-politikának* szolgálhatnak alapúl, mely a forgalomra nem csekélyebb befolyást gyakorolna,

¹⁾ E tekintetben különösen az u. n. »Wagenraum- und Colloitarife« felemlítendő, mikép az pár év óta a nassau vasutakon, de legújabbban Alsátiában, Lotharingiában, és néhány más országban is alkalmaztatik,

mint a szállítási monopolium birtokában levő vasutak intézkedései. Azonban nem kevesbbé világos az is, hogy ez egész kérdés a jogtudomány szempontjából behatóbb figyelembevételt nem igen kíván. Elég legyen tehát még megjegyezni, hogy a differentiális tarifa kérdésével tüzetesen, többi közt az 1878 Bernben a vasutak szállítmányainak tárgyában tartott nemzetközi congressus is foglalkozott.¹⁾

Az európai continentális vasuti ügy mai álláspontjához képest az állam nemcsak az általa épített vagy kezelése alatt álló vasutakon intézkedik feltétlenül, hanem magánvasutaknál is hivatva van magának befolyást vindicálni.²⁾ Ujabb engedélyezéseknél ennek biztosítására az engedélyezési okmány nyújt módot. A régibb engedélyezéseknél ez eredetileg figyelembe nem igen vétetett; a mi a tarifa-szabályozásoknál jelenleg nem csekély akadályt képez. Oly vasutaknál, melyek államsubventióval vagy állam-kamathbiztosítás mellett épültek, az államhatalomnak a dolog természeténél fogva jogában áll, ez irányban is befolyást gyakorolni.

C) A vasutak stratégiai jelentősége.

A vasuti ügy ujabb fejlődése a vasutak stratégiai jelentőségét is előtérbe állította, és pedig kettős értelemben: 1. mert gyors közegot nyújtanak a hadseregek összpontosításánál és elrendezésénél, és 2. mert a hadi mozdulatok pontos és czélszerű kivitelét is hatalmasan előmozdítják. A vasuti ügynek nagy haszonvehetőségét mindkét tekintetben az 1861. óta folyt háborúk története egyaránt bizonyítja.

A vasutak e jelentősége mindazonáltal a jogtudomány szempontjából csak mellékesen jöhet figyelembe.

¹⁾ A tarifa-politika köréhez tartozó kérdésekkel, s névszerint a differentiális tarifával az ujabb vasuti irodalom nagy dimenziók szerint foglalkozik. Nálunk *Felsőszopori Tóth Károly* (A vasut-kezelési rendszerek Magyarországon; Budapest, 1879. 40. sk. II.) és *Joób Lajos* (A vasuti politika elve. Budapest, 1878. 27. stb. II.) e tekintetben érdekes tanulmányokat tettek.

²⁾ Talán itt is nem méltatlan figyelemre, hogy régibb törvényeink (1486: 35. tcz. és 1492: 87. tcz. 2. és 3. §§-ai) szerint vámhelyeken a tarifa megállapítása az államhatalmat illeti, s hogy az 1655: 29. és 1715: 15. tcz. 5. §-a ezt a megyei hatóságokra bízta.

D) *A vasuti ügy társadalmi, politikai és jogi fejleményei.*

A vasuti ügy eddig ismertett fejleményei társadalmi, politikai és jogi jelentőséggel is bírnak. Mikor tehát a vasuti ügy technikai és gazdasági fejleményeiről szoltam, folyton-folyva egyszersemind az azokban foglalt társadalmi momentumokat is figyelembe vettem, s szem előtt tartottam azoknak politikai és jogi jelentőségét is. Mostani feladatomhoz képest épen a társadalmi és politikai, de kiválólag a jogi szempont szolgálván zsinórmértékül, ezeket önálló felfogás szerint is a következőkben kívánom kifejteni.

1. Mindenek előtt alapjokat a vasuti forgalomban és annak sajátágaiban kell keresni.

A vasuti forgalom bizonyos benső szükségességnél fogva a külső körülményekhez képest, gyakran már rövid idő alatt, a fő- és másodrendű, vagyis mellékvasutak közti különbséget fejt ki. Mind a két fogalom t. i. csak relativ jelentőséggel bír; mert oly vasut, mely eredetileg fővasut volt, mostoha körülmények közt mellékvasúttá, és viszont oly vasút, mely eredetileg mellékvasút volt, kedvező körülmények közt fővasúttá alakulhat. S ezekhez járulnak még a harmadrendű vasutak is, melyek helyi czélok tekintetéből épülnek, s ennél fogva az előbbieknél jogaiban és kedvezményeiben nem részesülnek, de azoknak közkötelességei alól (p. o. katonák szállítására, posta- és távirtdai szolgálatra nézve) is fel vannak mentve. Általán véve az egész vasuti forgalom a vasuti ügy bizonyos praemissáinak következtése; tehát ott, hol ezek hiányoznak, szintugy nem tarthatja fenn magát, mint a hogy p. o. bányamívelésről ott szó nem lehet, hol a megfelelő ásványkincsek, vagy a szükséges munkaerő hiányzik.

2. A vasuti közlekedés és forgalom nagy fontossága előbb-utóbb az államhatalomnak támogatását teszi szükségessé, mint ezt fennebb az egyes államok vasuti fejleményeinél láttuk. Ennek az egyes államokban különféle módon lehet helye, s nemcsak a vasuti ügy minősége, hanem az államok vasuti politikájához képest is. Gyakran technikai nehézségek nem győzhetők le az államhatalom segítsége nélkül; máskor

gazdasági érdekek követelik az állam beavatkozását; a vasutak stratégiai haszonvethetőségénél fogva pedig feltétlen postulatum, hogy az állam a vasuti ügyre döntő befolyást gyakoroljon stb. stb.

Függetlenül ettől, s mint a vasuti ügynek egyik legújabb fejleménye az a theoria hirdettetik, mely szerint a vasutak minden irányú nagy jelentősége és befolyásánál fogva, főkép a fő- és a fontosabb másodrendű vasutak, kizárólag az állam kezelésének legyenek fentartva. E theoria a *vasutak államosítása* (Verstaatlichung) theoriájának neveztetik. A magánjog szempontjából e theoria nagy érdekléssel nem bír ugyan; azonban a vasuti ügy fejlődésében azért veendő különös figyelembe, mert a vasutak stratégiai hasznosítására, s közvetve kereskedelmi hatásuknak emelésére, közvetlenül pedig a tarifa szabályozására a legkönnyebb módot nyújtja. A hol az állam leghatásosabban intézkedhetik a területén lévő vasutak iránt, ott a vasuti ügy is rendszerint legnagyobb hasznára lesz az államnak.

3. A vasuti ügy eddig jelzett fejleményeiből az tetszik ki, hogy minden államnak, hol számos vasut és terjedelmes vasuti hálózat van, sajátos *vasuti politikával* is kell, hogy bírjon. Ehhez képest láttuk, hogy Nagy-Britanniának, az északamerikai államszövetségnek, Belgiumnak, Francia- és Németországnak vasuti politikája más és más irányok szerint alakult, s egészében nem kevesbbé mint részleteiben sajátos minőséget mutat. Az ausztriai-magyar monarchiában a vasuti ügy, kedvezőtlen előzményei folytán,¹⁾ határozott politikai állásponthez eddig még nem juthatott. Ausztriának e tekintetben báró Weber négyes tanácsot ad, t. i. hogy a kormány minél nagyobb tárgy- és természetszerű befolyást nyerjen a vasuti ügy minden ágára; hogy szükölködő fővasutainak gazdasági helyzetén segítsen; hogy vasuti hálózatának kiépítésére saját érdekei szerint minél nagyobb gondot fordítson; s hogy az állam fölügyelését ugy szervezze, mikép az az egész vasuti

¹⁾ »Nicht leicht — mond Jacques Henrik — wird sich in dem weiten Bereiche unseres öffentlichen Lebens ein Gebiet auffinden lassen, auf welchem durch Ideenlosigkeit und Mangel an jeglicher Voraussicht, kurz durch unstaatsmännisches Gebahren mehr versündigt und verdorben worden wäre, als auf dem des Eisenbahnwesens« stb. Bécs, 1878. 3. l.

rendszer átkarolja.¹⁾ Magában világos, hogy e tanács hazai vasuti ügyünk szükségleteinek és érdekeinek is megfelel, hogy azonban itt még azzal egészítendő ki, hogy Magyarország vasuti rendszerének fejlődése, minden külső befolyás ellen is minél hatásosabban biztosíttassék.

Különben a vasuti politikának kérdése — habár magában véve főfontossággal bír — azért a tulajdonképi magánjog szempontjából az irányadó tényezőkhez még sem tartozik.

4. S ugyanaz áll az európai continentális vasuti ügynek nemzetközi tekintetek szerinti fejlődéséről is.

A kérdések, melyek ebben figyelembe vevendők, közvetlenül csak a fővasutakat tárgyzazzák; ezeknél mindazonáltal nemcsak az építésre és felszerelésre, hanem az üzlet szabályozására és gyakorlati czélok szerinti használására is vonatkozhatnak. Minthogy pedig ezekre nézve minden állam független, az egyes államoknak e tekintetben egy közös célra való egyesítése csak államszerződések által eszközölhető. Nem ugyan tulajdonképi államszerződés alapján, azonban mégis internacionális uton fejlődött a német vasutak igazgatóságainak egyesülete 1867. óta, mint erről már fennebb szoltunk.

A vasuti államszerződések tárgyai kiválólag a következők: *a)* a csatlakozás kérdése, hogy t. i. a vasut el ne zárattassék, illetőleg zsákvasuttá ne váljon; *b)* a szomszéd állam vasutainak kiépítése és a megállapított irányban vezetése; *c)* az üzletnek oly rendezése, mely a világforgalom, és nem kevesebbé az általános, mint a különös közlekedés kívánalmainak leghelyesebben megfelel; *d)* a kereskedelem érdekei; megjegyeztetvén, hogy e szempont alatt a vasuti államszerződések a kereskedelmi államszerződések rendszeréhez számíttatnak; *e)* a vasuti tarifa szabályozása; *f)* a szomszéd állam vasutainak stratégiai czélokra használása; *g)* végre minden megállapodás, mely a kulturai érdekek támogatására vagy előmozdítására czéloz.

Egyébiránt magában világos, hogy e szerződések nem a belső magánjog, hanem a nemzetközi jog tárgyát képezik.

5. A vasuti ügy újabb társadalmi fejleményei közt a

¹⁾ Nationalität und Eisenbahn-Politik. Bécs, 1876. 14. l.

legfontosabbak egyike az, hogy a *vasuti jog alakulásának szükségességét* constatálta. Mert kétségtelen lévén, hogy az a rend, mely közigazgatási uton a vasutak körében fentartatik, sem állandó fenmaradásának oly biztos alapjára nincs fektetve, melyet egyedül a jog nyújthat, sem nem képes a vasuti ügy mai nagyszerű fejlődése kívánalmainak eleget tenni: önkényt következik, hogy a vasuti ügy rendezésének biztosabb alapra van szüksége, s hogy korunk csak szellemének felel meg, ha az névazerint a jogélet szervezetébe iktattatik, illetőleg határozott elvek szerint szabályoztatik, melyek a jog sanctiója alatt állnak.

E tekintetben mindazonáltal kettős rendszeres felfogásra találunk, mely mindkettőt a társadalmi tudománynak egyik legkitünőbb notabilitása, Stein Lőrincz, tolmácsolt.

Az egyik magát a vasuti ügyet veszi kiindulási pontul, mely — valamint a nemzetgazdaság, a pénzügy, a rendőrség stb. tudományára — ugy a jogra és ennek tudományára is oly intensiv szervező erővel hat át, hogy azoknak egyes részeit magának megfelelő szakokká idomítja. Így keletkezik azután a jognak egy magában álló osztálya, mely a vasuti jogot képezi s e minőségben szintoly önálló szervezetté alakul, mint p. o. a vasuti közgazdaság, a vasuti pénzügytan, vagy a vasuti rendőrség.¹⁾

A másik felfogás a jogtudományt veszi alapul, ugy a mint az az egész társadalmi életet átkarolja. Számos ágainak egyikét a vasuti ügyre terjeszti ki, s ezt a jog szervező hatalmával meghódítván, a jogelvek szerint akkép rendezi és alakítja, hogy az általános jogrendszernek egy különös részét képezi.²⁾

E kettős felfogás mindazonáltal nincs valóságos ellentétben egymással, sőt inkább kölcsönösen kiegészíti egymást. S épen azért — a mint a vasut emberénél nagy tévedés volna, ha a vasuti jogban a vasuti ügy uralkodó tényezőit akarná egyedüli zsinórmértékül követni — ugy a jogász is hibázna, ha a vasuti ügyre a jogtudomány abstract alkotását egyszerűen alkalmaztatni akarná. Az utóbbi módszer szerint

¹⁾ Stein Lőrincz, Zur Eisenbahnrechts-Bildung. Bécs, 1872. 4. l.

²⁾ U. o. 11. és 12. ll.

a vasuti jog egy száraz és életrealóság nélküli szakmává lenne, mely sem a vasuti ügy, sem a jogtudomány szükségleteit kielégíteni, és sem az egyik, sem a másik érdekeinek megfelelni képes nem volna.

6. A vasuti jog a tulajdonképi vasügyön kívül a *posta*-¹⁾ és a *távírdai ügyre*²⁾ is van hivatva kiterjeszkedni. Mert korunkban mindhárom közlekedési eszköz egyaránt nagyszerű lévén, s ugyanegy fontos cél felé való iránynyal bírván: az ezután való munkásságában egymást segíteni és támogatni nemcsak képes, hanem természetes minősége szerint hivatva is van.

Itt azonban szintén nem szabad szem elől téveszteniünk, hogy a *posta*- és a *távírdai ügy* egészen más előzményekből indult ki, mint a *vasuti ügy*. Mindkettő ma lényegileg államintézménynek tekintetik, mely rendeltetéséhez képest a magánérdekeket előmozdítani igen, de szolgálni nem hivatott. A *vasuti ügy* ellenben eredetére nézve a társadalom s a magánosok életköréből indult ki, és csak az által emelkedett magasabb színvonalra, hogy fejleményei a közügy és az államlét szempontjából is a cultura erős támaszai, s a civilizáció hatalmas terjesztői. S ehhez képest a jog is arra van hivatva, hogy a hármat egybefoglalja és közös céljok értelmében kombinálja; de nem egyuttal arra is, hogy egygyé forrasztásukra kísérleteket tegyen.

A *vasuti ügynek* az előbbieken fejtegetett fejleményeit kellőleg méltatni csak akkor fogjuk, ha egyszermind a *vasutak* nagy *cultural* missióját vesszük tekintetbe, és tartjuk folytonfolyva szem előtt.

¹⁾ Magyarországra nézve v. ö. *Böszörményi Kálmán*: A világ minden államának *posta*ügye, a legrégebb kortól kezdve a legújabb időkig. Debreczen, 1877. — *Heim Péter*: Budapest *postaintézményei és forgalmuk* a jelenkorban. (Budapesti Szemle. 1881. 249. sk. II.)

²⁾ V. ö. *Botár János*, A *távírdai közigazgatás és üzleti szolgálat* nálunk, I. rész. Kolozsvár, 1878. — *Lehr Benő*: *Vasuti távírda*. Budapest, 1879. — *Müller József*: A *Mors-féle villanydelejes és villanydelejes jelzések*. Budapest, 1881. (Bromovics József: *Vasuti kézi könyvtárának* II. része.)

Ha a *vasutak* tökéletesített közlekedési eszközöknél egyéb nem volnának, előkelő helylyel bírnának ugyan a közlekedés nagy rendszerében; de számukra egy emelkedettebb társadalmi, politikai és jogi álláspontnak igénybe vétele indokolt nem volna. Korunkban mindazonáltal általános a meggyőződés, hogy a *vasutak*, s ezeknek közlekedése és forgalma oly fontos conjuncturákat eredményeznek a köz- és magánéletben s következményeikben a legjelentékenyebb társadalmi viszonyokra oly messze kiható befolyást gyakorolnak, hogy mind ezt akár csak megközelítőleg is kiszámítani mindeddig aligha vagyunk képesek. Fennebbi fejtegetésemben gyöngye tollammal ennek igyekeztem külső kifejezést adni; s úgy hiszem, elég meggyőzőleg bizonyítottam, hogy nemcsak a hazai jogtudomány is a *vasuti ügy* alakulásában és fejlődésében érdekelve van, hanem hogy — ha rendeltetésének eleget tenni kíván — a maga részéről is annak nemzetünk kívánalmai szerinti előmozdítására befolyást gyakorolni igyekezék.

IV.

E r e d m é n y e k.

A) Tájékoztatásul.

Fejtegetésem kezdetén azt emeltem ki, hogy a *vasuti ügyről* a magyar *magánjog* szempontjából szándékozom szólni, s ez által kijelöltem ama tekinteteket, melyek nekem itt irány- és mérvadásul szolgáljanak. Ezekhez képest tehát feladatom azt kívánja, hogy — miután a *vasuti ügy* egészére és annak eddigi fejlődésére nézve, minden irányban kellő tájékozottságot nyertünk — most az eredményeket vegyem szoros szemügyre, melyek a *vasuti ügynek* a jogtudomány szempontjai alá való helyezését közvetítik.

Mindenekelőtt azt jegyzem meg, hogy azok a *vasuti ügynek* rossz szolgálatot tesznek, kik azt nálunk oly jogi tekintetek szerint akarják meghonosítani, melyek jogéletünk szellemével és gyakorlati jogunk rendszeres configurációjával összhangzásban nincsenek. A *vasuti ügy* megkívánhatja tőlünk, hogy vele természete és sajátágos szükségletei ellenére

ne bánjunk el,¹⁾ hanem hogy nálunk is lényeges jelleméhez képest rendeztessék és idomítottassék jogilag. Azonban noha a vasuti ügynek — legalább bizonyos pontig — nemzetközi jellege van, a köréhez tartozó viszonyok és jogkérdések elhatározásában azért nálunk mégis egyedül hazai jogunk alap- és mintegy uralkodó elvei szolgálhatnak zsinórmértékül.

Azok, kik a magyar jogot annak szelleméhez képest ismerik, engem e tekintetben érteni fognak. S így midőn egyzersmind magamnak fentartom, hogy a vasuti ügynek jogunkba való beillesztéséről concret felfogás szerint más alkalommal szóljak — ma elég legyen erre nézve csak a legáltalánosabb kérdéseket kiemelnem.

Minthogy kétségtelen, hogy a vasuti ügyet sajátos természetű szerint kell rendeznünk, világos az is, hogy azt egymagában egységes egésznek is kell tekintenünk. S ennek folytán hiba volna, ha az annak köréhez tartozó viszonyokat,

¹⁾ Erre vonatkoznak h. Webernek következő szavai: »Die Bedingungen, unter denen das Eisenbahnwesen bei den verschiedenen Völkern entsteht und sich entwickelt, sind so verschieden, dass es nur selten möglich ist, von den Erscheinungen, die sich bei einem Volke zeigen, auf die zu schliessen, die sich, unter anscheinend analogen Verhältnissen, bei dem andern gestalten werden. Geographische Lage, Bodengestaltung und Production, Industrie-, Wasser- und Landstrassen-Entwicklung, Beschaffenheit der Küsten, Finanz- und Handels-Verhältnisse, vor Allem aber Klima und National-Charakter prägen dem Eisenbahnwesen jedes Landes eine so individuelle Physiognomie auf, dass sich einzelne Züge aus derselben fast niemals unverändert in die des Eisenbahnwesens eines andern Staates mit entsprechendem Erfolge übertragen lassen. Lässt man sich beim Studium der Eisenbahn-Verhältnisse eines Landes von der ganz besonders eminenten Erspriesslichkeit einer Einrichtung oder eines Systemes unter dortigen Bedingungen blenden, und dadurch verleiten, den Versuch ihrer Acclimatisation unter anders gearteten anzustellen, so wird man fast immer bald gewahr werden, dass man einen Fehler begangen, und dass, gerade je inniger die Einrichtungen oder Systeme den dortigen Verhältnissen angeschmiegt, je directer sie denselben entspringen, je mehr sie ihnen congruent waren — sie umso weniger genau die hiesigen, ganz abweichenden Voraussetzungen decken, und sich zur Gestaltung zwar gleichnamiger, aber ihrer Wesenheit nach ganz verschiedener Elemente des Eisenbahnwesens mehr oder weniger untauglich zeigen« stb. Nationalität und Eisenbahn-Politik. Bécs, stb. 1876. 15. sk. II.

egészoiktől elválasztva, csak külső tekintetek szerint akarnók jogrendszerünkben elhelyezni.

Első kérdésünk tehát az, hogy miféle alapfogalom szerint kell a vasuti ügy egészet jogrendszerünkben érvényre emelni.

Tekintélyes tudósok azt tartják, hogy a vasuti ügy természetének általán véve leginkább a **vasuti regale** fogalma felel meg; ¹⁾ ebből pedig az következne, hogy a vasuti regalénak fogalmát jogrendszerünk körében annak alapelveiből ki kell fejteni. Mivel tehát ez első pillantásra jogunkban újítás lenne, azért e nézetet jogi reformjaink jelen stádiumában mélyebb vizsgálat tárgyává is kell tennünk.

A »regalék« fogalma a jogtudomány legnehezebb fogalmainak egyike. Különbben pedig én is úgy vélem, hogy az abban fekvő nehézségeket épen csak a jogtudomány képes legyőzni.

Ehhez képest a »regale« fogalmát itt se nem a feudális-mus, se nem a finanttudomány felfogása szerint szabad értelmeznünk. Mert a feudalismus már régen elavult társadalmi és jogi intézet; de különben is a magyar jogrendszerben soha önálló gyökérrel nem birt. A finanttudomány tekintetei pedig a vasuti ügyet oly szorult helyzetbe hozták, hogy annak még szabadabb kifejlése is lehetetlenné válnék.

A vasuti ügy fontossága és sokféle gyakorlati haszna, de természet szerű szükségletei is számára a jogrendszerben oly állást vindicálnak, mely szerint a közhatalom különös pártfogásában és gondoskodásában részesítettén, kell, hogy a maga részéről is különös helyet engedjen az állam befolyásának. S innen folyván tehát az államhatalomnak számos jogositványa, melyek a vasutak engedélyezésére, a vasuti üzlet vezetésére és ellenőrzésére, céljainak és szükségleteinek fedezésére, és ama

¹⁾ *Reyscher Ágost Lajos*, Die Rechte des Staats an den Eisenbahnen (Zeitschrift für deutsches Recht, XIII. köt. Tübingen, 1852. 243. sk. II. névsz. 285. l.) — *Haushofer*, Grundzüge des Eisenbahnwesens. 69. l. — V. ö. *Sax Emil*, Die Eisenbahnen. Bécs, 1879. 82. sk. II. — *Bessel Ágost és Kühlwetter Eduard*, Das preussische Eisenbahnrecht. II. köt. Köln, 1857. 1. sk. II. — *Beschorner Gyula Ármin*, Das deutsche Eisenbahnrecht. Erlanga, 1858. 202. sk. II. — *Michel A. T.*, Oesterreiches Eisenbahnrecht. Bécs, 1860. 23. sk. II.

viszonyok szabályozására vonatkoznak, melyek a vasutak működését támogatják és előmozdítják: mindeme jogosítványok összessége képezi a *vasuti regalét*, melynek részletes kifejtése a vasuti jognak feladata.

E feladat megfejtéséhez szükségkép az kívánatik meg, hogy a vasuti jog ama vasutak rendszerét vegye szoros tekintetbe, melyek tárgyát képezik, s hogy ama czélokra legyen figyelemmel, melyeknek e vasutak megfelelni hivatvák.

A vasutak, melyek Magyarországon a vasuti jog tárgyát képezik, azok, melyek a magyar törvények szerint engedélyezettek, vagy ezeknek értelmében engedélyezetteknek tekinthetők.

E vasutak czéljaira nézve láttuk már, hogy egytől-egyig közvetlenül a szállítás könnyebbítése végett engedélyezettek és épültek; hogy azonban az országos érdekek továbbfejlődésének szempontjából s a modern civilizáció kívánalmaihoz képest más, több tekintetben magasabb czéljaik is vannak.

A jogtudománynak mindezekről vagy 40 évvel ezelőtt még sejtelve is alig volt, s az akkori jogtudósok a vasutakat még a legelőkelőbb európai államokban is csak egyszerű közlekedési eszközöknek tekintették, melyek tökéletesebbek ugyan, mint a közönséges utak, rendeltetésökre és jogi természetökre nézve mindazáltal azoktól lényegesen nem különböznek. S e felfogás alapján és a törvények határozmányai szerint lettek elintézve akkor a vasutakra vonatkozó legfőbb jogkérdések is. A tapasztalás mindazonáltal csakhamar azt mutatta, hogy az így hozott itéletek nem feleltek meg feladatuknak, sőt hogy nem ritkán még eltévesztve is voltak: s pedig lényegileg azért, mert a mérték, mely alkalmaztatott, elégtelen volt.

Itt lett azután világossá, hogy a vasuti ügynek a jog terén is sajátos szabályozásra van szüksége, s hogy a jogtudomány, ha rendeltetésének eleget tenni akar, az élet fejleményei előtt világító szövétneket vinni és oly álláspontot elfoglalni hivatott, mely a vasuti ügy magasabb czéljaival összhangzásban van.

Az újabb jogtudománynak erről már határozott öntudata van, s ez öntudatnak eredménye az a meggyőződés, mely szerint a vasuti jogot önálló speciális joggá kell alakítani, mely a vasuti

ügyet valódi jelentőségéhez képest vegye szemügyre, sokféle czéljait kellőleg méltassa, s egyszersmind arra a szoros összefüggésre is legyen figyelemmel, mely közte s a posta és a távirdai ügy közt fennáll.

Névszerint Magyarországot illetőleg ne csodáljuk, ha a vasuti ügyre nézve nálunk is csak az a felfogás szolgált irányadásul, mely akkoriban Angliában, Francia- és Németországban stb. képezte az általános zsinórmértéket.

B) *A magyarországi vasuti ügy és az 1848. előtti magyar törvényhozás.*

A vasuti kérdés 1848. előtti országgyűlési tárgyalásának történetében nálunk két stadiumot lehet megkülönböztetni.

Először az 183²/₆-ki országgyűlésen tárgyalatott.

Miután gróf Széchenyi István epochális fellépése és irodalmi munkássága következtében, mely szerint az ország anyagi érdekei tekintetében a közlekedési ügy okszerű újalakítását sürgős szükségességnak bizonyította — nálunk a vasuti ügy kellő felfogására a tér már kellőleg előkészítve volt: a hazánk nyugati határszéle mellett akkor Ausztriában és Morvaországban Galiczia felé vezető vasutnak (az u. n. ausztriai-éjszaki vasutnak) építése szolgáltatott első alkalmat arra, hogy az 1836-ki országgyűlésen Magyarország vasutainak ügyéről és azoknak építéséről komolyan gondoskodni kezdtek.

Báró Vay Abrahámot, akkor Szabolcs megye követét, illeti az érdem, hogy az 1836. február 1-jén tartott kerületi ülésben a rendek tábláján nemcsak mindjárt konkrét formában hozta szóba először e tárgyat, hanem hogy az annak ellentálló akadályok mellözése czéljából is határozott indítvánnyal lépett fel. Hivatkozva az akkor épülni kezdett »bécs-brodi« vasutnak hazánkra ártalmas befolyására, »mely országunk legtermékenyebb részét tönkre teendi«, az országgyűlést arra szólította fel, hogy találjon módot, mely szerint a már elhalasztatlan vasutak nálunk is keletkezhessenek. Ennek legveszedelmesebb akadályául akkori rendezetlen utkészítési módszerünket tüntette fel, mely semmi általános szabály, semmi törvény által rendezve nem volt. Figyelmeztetett arra is, hogy az ő megyéjében, a Tiszának Zsurknál szükséges átvágását, noha azt

három megye biztossága kívánta, a földesur gróf Forgách mindaddig megakadályoztatta, míg 600 köblös földjeért teljes kárpótlást nem nyert, holott másutt kevesebb hatalmas ember földjét kétfelé hasítják, malmát levágják, egy fillér kárpótlás nélkül. »Ez — ugymond — tovább így nem maradhat«, s folytatva: »kívánom, hogy a Rendek törvénnyel kimondják, hogy ha elismert közérdekű vállalat végett a hazának valódi vagyonára az országnak szüksége van, s ez iránt egység nem eszközölthetnék, tartozék azt, de csak illő kárpótlás mellett, nem pedig, mint eddig szokásban volt, ingyen átadni.«

S ez ama mód és forma, melyeken a vasut kérdése a magyar országgyűlés elé hozatott; tanácskozás tárgyát pedig két irányban képezte, t. i. hogy közérdekű vállalatnak mily értelemben tekintessék? s hogy mint oly építménynek, melynek létesítése csak úgy lehetséges, ha előbb a szükséges földterület megszerzettetik, mi módon szerzettessék az számára?

Első tekintetben a vasuti kérdést sokan a Buda és Pest közt építendő állandó hid kérdésével ugyanegy szempont alá subsumálni voltak hajlandók; e hid építése pedig elsőrangú közérdekű magyar vállalatnak tekintetvén, építésére nézve hosszas tárgyalások és alkudozások után az a mód volt megállapítva, hogy a szükséges tereket a két város a hidtársulatnak azon egyezség szerint engedje át, mely erre nézve köztük és e közt létrejött. Láttuk azonban fennebb, hogy báró Vay Ábrahám indítványának épen az volt a czélpontja, hogy a közérdekű vállalatok létesítése ne legyen ilyenmő egyezségek fel-tételéhez köve.

Második tekintetben már Werbőczy Hármaskönyve (I: 9. §. 4.) kimondja az elvet, hogy rendkívüli körülmények közt a király az országban levő minden birtokról intézkedhetik; s minthogy a közös érdekű vállalatok, melyekhez a vasutak is tartoznak, a haza anyagi érdekeit — a rendes közlekedési viszonyokhoz képest — rendkívüli módon előmozdítják; önként következik, hogy vasutak építéséhez is a szükséges tereket, a Hármaskönyvnél fogva, minden birtokos átengedni tartozik. Azonban számosan voltak, kik birtokuk bármi csekély részének átengedését is ellenezték, míg mások erre ismét csak oly szűk határok közt akartak reáállni, hogy e mellett

nagyobbszerű vasutak keletkezése lehetetlen lett volna. Általános szabály pedig, mely ez irányban a haza minden lakosára nézve egyformán kötelező erővel bírt volna, akkor igen soknál épen visszatetszésre talált.

A kerületi Rendek mindamellét a vasutak számára az u. n. kisajátítási elvet, ugy a hogy báró Vay indítványozta, mégis elfogadták, s az ügy február 17-én ekként jutott a Rendek országos ülésében tárgyalás alá. Itt azonban ekkép formulázva: »Izenet az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatok ápolása és biztosítása tárgyában« ismét nem csekély ellenzésre talált. Árva vármegye második követe ugy nyilatkozott, hogy ő a javaslatot »egyedül ugy tekintheti, mint az illető rendszer még éretlen gyermekét«, azt adván hozzá, hogy utasítása szerint ő »általában semmiféle excerptába (azaz ez esetben birtokkorlátozásba), mely az urbéri rendszeren túlhat, meg nem egyezhet;« — Veszprém vármegye második követe ugy kívánta, hogy »a Karok azt állapítsák meg, hogy a dunai állandó hid tárgyában megállapított elvet itt is alkalmaztassák;« — mások ismét más nehézségeket támasztottak; sőt Arad vármegye követe azt jelentette ki, hogy »küldői még a Pest Buda közti hid tekintetében sem kívánják a kisajátítást törvénybe iktatni.« Mind ennek daczára az izenetet a többség itt is elfogadta, s így egy 9 §§-ból álló törvényjavaslat kíséretében február 17-én az a főrendekhez átküldtetett.

Itt mindazonáltal ismét új nehézségek merültek fel, melyek márczius 9-én a Rendeknek az erre vonatkozó viszonzületben adattak tudtúl. Az alsó táblán ezek márczius 22-én tárgyalatván, egyrészt a kisajátítási elv ellenzőinek arra adtak alkalmat, hogy a tulajdonosnak birtokára nézve visszanyerési jogát legalább a jövőre, azaz azon esetre nézve, ha a közérdekű vállalat netalán megszűnnék, igyekeztek törvény által biztosítani, a mi másrészt Nagy Pált, mint Sopron vármegye követét, mintegy prophetikus szellemben e nevezetes szavakra késztette: »Oly tárgyról eleve rendelkezni, mely csak hosszú idő leforgása alatt történend, általában igen nehéz; és hihetőleg 40—50 esztendő mulva a vasutakra nézve is ugy fognak változni a körülmények, hogy talán akár micsoda rendelést tennénk most, egy sem lenne egészen alkalmas. Ennél

fogva azt tartanám, nem kellene a környülállásokba mélyebben ereszkedni, és elég lenne törvény által eleve azt nyilatkoztatni, hogy a szerződésbeli esztendők elmúltával megszűnjenek a vállalkozókra nézve minden kedvezések, melyek nekik ugyanazon szerződés által adattatnak; hanem léphessenek a vállalkozók a kormányval és az országgal egy uj alkura. Ha pedig ez nem létesülhetne, akkor a vállalatokhoz tartozó minden ingó és ingatlan szerzeményekkel szabadon rendelkezessenek. Minden határozat, mely ez elveken túlmegy, p. o. az, hogy a vállalkozók kötelesek legyenek, a vállalatot kárpótlás mellett más vállalkozónak átadni, az én véleményem szerint nem hasznos, hanem egyrészt az ily vállalatokat nehezíti és a kötető föltételeket a közönség kárára súlyosabbakká és terhesebbé teszi, másrészt pedig a vállalkozók tulajdonába vág, pedig oly tulajdonába, melyet épen e törvény oltalma által nyert.»

Az izenet ennek folytán a némileg módosított és most 12 §§-ban foglalt törvényjavaslattal ismét a főrendekhez küldetvén fel, s onnan újból vizonizenet érkezőn le, a vasuti ügy elvégre ápril 13-án akkép állapított meg, hogy a törvényjavaslathoz a főrendek is hozzájárulván, az O Felsőge szentesítését is nyerte, s az 1836 : 25. tez.-nek lett alapja. »Mikor e törvény alkottatott (ugy nyilatkozott Beöthy Ödön az 1840-ki országgyűlésen), azzal a reménnyel kecsegtették magokat az akkori Rende, hogy az által a közösülés (közlekedés) és a kereskedés, mely a jólétre annyira szükséges, lábra kapand.»

E remény azonban, mint a következők mutatta, csak részben teljesedett. A vasuti építkezés csak lassan indult meg, s az 1836 : 25. tez. által kijelölt 13 vonal az ország kívánalmait fejezte ugyan ki, de a gyakorlatban más kezdeményezési pontok jutottak érvényre. Az 1837-ben megnyitott, akkor csak lóvonatu pozsony-nagyszombati vasut, az ország közlekedésére nagy hatással nem lehetett s ezen kívül benn az országban a vállalkozási szellem nem fejlődött még annyi erőre, hogy akkor magától nevezetes vasuti építkezést rövid idő alatt eredményezni képes lett volna. Idegenek pedig vasutak tárgyában nem az 1836 : 25. tez. felfogását, hanem saját érdekeket követék zsinórmértékül.

Csak e conjuncturát szem előtt tartva, érthetjük a magyarországi vasuti ügy fejlődésének további menetét.

Az 1836-ki országgyűlésnek bezárása után Sztitányi Ullmann Móricz legelsőben a debreczen-pest-pozsonyi vasut eszméjét fogta fel, s ennek céljából az Észak-Amerikában tett ilynemű nevezetes építményeiről ismeretes Zimpel vasuti főmérnököt hívta meg Magyarországra. Azután pedig előleges jelentésének következtében a magyar királyi Helytartótanács által az 1837. november 11-ki 35,564. sz. a. intézvényével az 1836 : 25. tez. értelmében szükséges előmunkálatok teljesítésére utasítottván, az előleges felvételeket a Duna balpartján az ausztriai határszélig, a Duna jobbpartján pedig Győrig tétette meg, s mikor ezeknek alapján azután arról győződött meg, hogy a jobbparti vonal a beruházandó tőke veszélyeztetése nélkül nem létesíthető, a Helytartótanácsból a balparti vonal építésére kérte ki az engedélyt, ama kijelentéssel, hogy az ausztriai határszéltől Pozsonyig vezetendő vasuti vonalat Debreczenig kívánja kiterjeszteni. Erre az 1838. ápril 3-kán 11,738. sz. a. helytartótanácsi intézvény a Debreczen felé vezetendő pálya előleges felmérésének támogatását az illető hatóságoknak meghagyta, a pest-pozsonyi pálya tervének és költségvetésének előterjesztését kívánta; s ez megtörténvén, 1839. ápril 2-kán 12,247. sz. a. a terveknek az illető hatóságok küldöttái által a hely színén történendő megvizsgálását rendelte el. Ullmann pedig több nagy capitalistával, s ezek közt báró Rothschilddal is magát érintkezésbe helyezvén, az egész ügyet 1839. május 18-kán az időközben alakult »magyarországi központi vasuttársaságnak« engedte át.

A Duna jobbpartján a vasuti kérdés kezdetben szintén kedvező sikert látszott kilátásba helyezni. Báró Sina György 1838. január 2-kán egy, Bécsből Bécs-Ujváron keresztül Győrig vezetendő vasutra engedélyt nyervén, ez alapon részvénytársulatot alkotott. Utóbb azonban — mint fennebb láttuk — a vasut Glocknitz felé építettvén, a vonal magyarországi részének építése — mint mondva volt — későbbi időre halasztatott.

A harmadik vonal, mely szintén ez időben kezdett tervezetni, Pestnek Fiumével és a tengerparttal való összeköttetését vette célba. Azonban ez irányban az ügy akkor az elő-

leges tervek megbeszélésénél tovább nem fejlett. Ily terv pedig három volt; s míg az egyik egyenes vonalban Székesfehérváron, s onnét a Balaton déli részén Siófokon, Nagy-Kanizsán, Zágrábon és Károlyvároson át akarta Pestet a tengerparttal összekötni, a második ezt az Eszékig vagy Vukovárig már létező dunai közlekedésének vasuttal való kiegészítése által kívánta létesíteni, míg a harmadik a Duna és Száva segítségével az ez utóbbi mellett fekvő Bródtól kezdve Károlyvároson át vette célba a vasut építését. Oly vasuti társulat mindazonáltal, mely a három terv közt véglegesen megállapodott, s ehhez képest az engedély megnyerése végett lépéseket tett volna, nem alakult.

S így álltak a dolgok, mikor az 1839/40-ki országgyűlés megnyílt, mely a vasuti ügyet nagy lelkesedéssel karolta fel.

Itt kezdődik azután a magyar országgyűlésen a vasuti kérdés második stadiumának tárgyalása. Beöthy Ödön az 1840. február 2-kának országos ülésén csak a közvéleményt tolmácsolta, midőn kinyilatkoztatta, hogy »alig van törvénykönyvünkben törvény és intézkedés, melynek jótékonyága s népszerűsége oly üdvös volna, mint a közvállalatokról (tehát első sorban a vasutakról) szóló 1836: 25. tcz.« Gróf Széchenyi István pedig e tételt gyakorlati irányban fejtette ki.

Mindamellett az 1840-ki országgyűlés nevezetes eredményekkel szintén nem dicsekedhetik.

Báró Rothschild ugyanis — Ullmann Mórliczsal egyetértve — mint az ausztriai északi vasut igazgatója, ettől Pozsonyig egy szárnyvonalat akart építeni, s erre Ő Felségétől engedélyt is kért. Ez engedély ugy Ausztriában, mint Magyarországon szükséges lévén, e célra még 1837 ben Pozsony vármegyét összmunkásságra kérte fel, a minek folytán ez 1838-ban nemcsak az akkori magyar királyi Helytartótanácsához felírást, hanem egyszersmind Ő Felségéhez is kérést intézett, hogy a folyamodó vasuti igazgatóságnak, a mennyiben e szárnyvonal Ausztriának egy részén volna vezetendő, erre nézve engedelmet adjon. Azonkívül az ország többi törvényhatóságait is az ügy támogatására szólította fel. E lépéseknek mindazonáltal egyéb eredménye nem volt, mint a hogy a m. k. Helytartótanács a jel-

zett felírásra azt jelentette ki, hogy a vonal ellen semmi észrevétele nincs.

Mikor tehát 1839-ben az országgyűlés megnyitott, most Pozsony vármegye ez elé terjesztette ama kérelmet, hogy »miután e vonal által nemcsak Pozsony vármegye, hanem az ország egész felső része a monarchia fővárosával, és innen Európa felső részeivel is kapcsolatba jönne, s ekkép a hazai természetnyeknek, de leginkább az északi tartományokban keresett homi boroknak — Európa felsőbb vidékeire és onnan tovább leendő szállítása annyira könnyítették, hogy a természetnyek olcsóságára nézve más nemzetekével is megmérkőzhetnének, következéleg ennek az 1836: 25. tcz. által világosan kijelölt és így már országosan is hasznosnak elismert vonalnak a nemzeti ipar és kereskedés előmozdítására nézve üdvösséges sikere tagadhatlan volna; s e vonal mindeddig csak a miatt nem létesülhetett, mivel — a mennyiben a Morva vizétől a fővonalig Ausztriának egy kis részén lenne vezetendő — erre nézve az igazgatóság a szükséges legfelsőbb engedelmet nem nyerte; e tekintetknél fogva Ő cs. és kir. Felsége az iránt kérettségek meg, hogy a mennyiben e vonalnak az ausztriai részen leendő építéséhez kegyelmes engedelmre szükséges — azt megadni s ekkép a nemzeti kereskedés előmozdítása tekintetéből alkotott 1836: 25. tcz. jótékonyágát a nemzettel éreztetni méltóztassék.«

E kívánat a rendek tábláján a kerületi ülésben tárgyalatván, itt pártoltatott; azonban az 1840. febr. 28-kán tartott országos ülésben több részről nehézségre talált. A szóba hozott Duna balparti vasut ellenében t. i. a Duna jobbparti vasut is hangsúlyoztatott, s névszerint báró Wenckheim Béla, mint akkor Békés megye követe, volt az, ki három ellenérvvel lépett fel, t. i. az 1836: 25. tcz. mind a két vasuti vonalat pártfogolja, de »a parallela utak fennállhatása egész Európát kifárasztotta, s a vélemények oda pontosultak, hogy azok fenn nem állhatnak«; 2. hogy »e tárgygyal hirtelenkedni nem kell, hanem az országot biztosítani kell;« — mert »a balparti vonal társaságában semmi biztosítást nem találunk (t. i. Ullmann Mórlicz firmája alatt, de ez is már elhallgatott); a jobbparti báró Sinának firmája alatt áll, kinek kiterjedt hitele és vagyona azt

nyújtja; « 3. minthogy ez utóbbi a Tiszának a Dunával való összekapcsoltatását is egy Pest és Szolnok közt létesítendő csatorna által igéri, »mely is küldőinek (azaz Békés megyének) és az egész nemzetnek nagyobb hasznot ígér, mint a vasut;« — s ez okok alapján a kerületi ülés végzése ellen nyilatkozott.

Erre az általános hangulat azt találta, hogy a vállalkozóktól biztosítást kell kívánni, a minek értelmében azután Beöthy Ödön, mint Biharmegye követe, ugyanazon gyűlésben a közvetítő szerepét vállalván magára, s a nézetből indulván ki, »hogy Pozsony vármegye kívánatát pártolni, s a privilegiumért az ország rendéinek magokat közbevetni kell« — következőleg adta elő indítványát: »Küldőim kívánják, hogy a Duna balparti vasutvonal társaságának a szabadíték Ő Felségétől eszközöltessék ugyan, az azzal való élést azonban küldőim feltételhez akarják szabni. Ilyen feltétel először, hogy a vállalkozó társaság késedelem nélkül kívánatát minél előbb létesítse, s munkálatit két ponton kezdje, Pestnél és Pozsonynál; a gänsersdorfi vasutvonalat azonban előbb ne használhassa, míg Pest Pozsonynyal összekötve nem lesz; egyszermind pedig tegyen a vállalkozó társaság előkészületeket arra is, hogy az ígért vasutvonal Pesttől Debreczenig is elkezdessék.« Az elnöklő személynök által ez indítvány határozottabb kifejtésére hivatván fel, továbbá még azt is kijelentette, hogy »a nélkül, hogy a vállalkozóknak technikai munkálatukat összeszorítani akarná, azt kívánja, hogy a társaság a Gänsersdorftól Pozsonyig vezető vasuti vonalra nyerendő szabadítékok csak akkor és ne előbb használhassa, mint midőn a Pesten kezdendő vasutvonalat Pozsonyig elkészíti, és így a két vonal egyszerre nyitassék meg.«

S e módosítvánnyal Pozsony megye kívánata a Rendek táblájától következőleg pártoltatott: »Pozsony vármegye kívánatát mind azért, mivel a kívánatban érdeklött vonal az 1836 : 25. tez.-ben kijelöltekkel nemcsak megegyezik, sőt egyenesen az e cikkelyben kijelölt vonalak létesítésére eszközül szolgál, mind pedig azért, mivel figyelmezőleg a magyar középonti vasuttársaságnak nyilatkozására, mely szerint Bécs városát Pozsony, Pest és Debreczen városokkal a Duna bal-

partján építendő vasuttal összekötni szándékozván, Pozsony vármegye kívánatának teljesevé az ország nagyobb részének érdekében fekszik, a Karok és Rendek pártolják ugyan, s Ő Felségének felterjeszteni ohajtják: mindazonáltal, hogy a vállalkozó társaságnak szilárdságos kitüntetésére és bizonyítására, hogy t. i. Pozsony Pesttel és Debreczennel valósággal s mielőbb összekapcsolni elszánt akaratja legyen, annál nagyobb alkalmazosság nyujtassék, a Karok és Rendek ezt a biztosítást kívánják, hogy a) a Pozsonytól Gänsersdorffig huzandó vonalat a társaság mindaddig ne használhassa, míg a pest-pozsonyi vonal összekötve nem lesz; és b) hogy Pesttől Debreczen felé való munkálkodását is a társaság elkezdje. Magától értetődővén, hogy a Magyarországon készítendő vonalat akár egész kiterjedésében, akár részletesen, ugy t. i. a mint az elkészítették, az 1836²/₆ : 25. tez. világos értelménél fogva a társaságnak azonnal használni szabadságában álljon.«

A Rendek táblájának ekkép megállapított végzése a főrendek táblájához áttétetvén, itt a márczius 21-ki ülésben tárgyalatott, s a több részről történt ellenmondás, sőt gróf Széchenyi István csipős megjegyzése daczára, »hogy t. i. a Rendek egy eddig hallatlan záradékkal terhelték meg a pozsonyi postulatot;« s »igen csodálkoztam a határozat végeredményén, s nekem ugy látszik, mintha tán véletlenül valami pennacsuzásnak kellett vala történnie, mert arra kárhoztatni egy társaságot, hogy ne használhassa a már tán előbb felépített vasutat, ez igen túlságos lenne;« — itt mégis elfogadtatott, s országgyűlési végzéssé lett. Hogy e végzés alapján országos tez. nem keletkezett, annak oka az volt, mivel Pozsony megye kívánata az országgyűlésen egyszerűen a sérelmek és kívánatok közé soroztatott és ezekkel együtt (V. oszt. 15. sz. a.) tárgyalatott, tehát külön országos intézkedés tárgya nem lehetett.

A vasuti ügynek a magyar országgyűlésen történt első tárgyalásáról itt bővebben azért szóltam, mert álláspontom, azaz a magyar magánjog álláspontjánál fogva fontos tudnunk, hogy a magyar törvényhozás ez ügyet eredetileg miképen vette szemügyre s tanácskozás alá. Különbén látjuk egyszermind azt is, hogy a hazai vasutak építése iránt akkor országgyűlésünk döntő köreibben, mily sajátságos felfogás uralgott.

Kiegészítésül még csak azt jegyzem meg, hogy — mivel akkor az is tervben volt, hogy az ausztriai déli vaspálya ne a magas Alphavasonok és Styrián, hanem Magyarország nyugati részén vezetessék keresztül — az 1840-ki országgyűlés az 1836 : 25. tcz. kedvezményeit egy Béctől Magyarországon át Triesztig vezetendő vasuti vállalatra is kiterjesztette (1840 : 40. tcz.).

Mindezek daczára — az 1840-ki országgyűlés bezá-
rása után — a midőn a vasut Béctől Glocknitzig 1842. május 5-kén megnyitattott, az ezt építő társaság ennek nemesak győri vonalától, hanem Magyarországon keresztül való vezetésétől elállott. Így azután az egész Duna jobbparti vasut tervezése meghiusult, s az 1840 : 40. tcz. is eredmény nélkül maradt.

Az 184³/₄-ki országgyűlésen a pozsony-pest-debreczeni, és a vukovár-fiumei vasutak kérdése oly eredménnyel került szőnyegre, hogy az akkor alakult magyar központi vasuttársulat egy az ausztriai határtól, vagyis Marchegg-től Pozsonyon át Budapestig és Debreczenig terjedő vasutra ¹⁾ még amaz országgyűlés tartama alatt (1844. május 16-kán nyert ki engedélyt, s azt — mint fennebb láttuk — 1846. és 1847. részben meg is nyitotta.

Az 1848 : 30. tcz. ezután a megkezdett közmunkák folytatásával az újonnan alakított magyar minisztériumot bizta meg; azonban 1849-től 1865-ig az egész vasuti ügy a magyar törvényhozás köréből elvonatott. Mi eredménnyel? — azt már fennebb láttuk!

C) *A magyarországi vasuti ügy 1867. óta.*

Midőn a hazai vasuti ügy 1867-ben a magyar törvényhozásnak ismét visszaadatott, s vezetését a magyar királyi minisztérium vette át, egész fennállására nézve új korszak állt be, melynek jellemzésére a magyar magánjog szempontjából a következő megjegyzések szolgáljanak:

1. A mi a vasutak tárgyában nálunk 1848. előtt történt,

¹⁾ E vasutat eredetileg lövönatu vasut céljaira akarták berendezni, Komárom, Arad, Nagy-Várad és Bakamazig terjedő szárnyvonalakkal; később azonban mégis gőzmozdonyu vasutra épült ki.

annak — az európai vasuti ügynek akkor még fejletlen állapotánál fogva, de különben is — sem technikai, sem politikai tekintetben különös jelentőséget tulajdonítani nem lehet. Mindamellett e kor, mely a vasutakra nézve nemzetünk tanulási éveit (Lehrjahre) képezi, társadalmilag és közgazdaságilag véve, nemcsak érdekes, hanem fölötte tanulmányos is. A magyar magánjog szempontjából találjuk benne ama körülményeket, melyek közt nemzetünkben a vasuti ügy iránti fogékonyság először keletkezett; s országunk közszellemében a vasutak szükségességének meggyőződése gyökeret vert. S épen azért a vasuti ügyre vonatkozó akkori törvények, országgyűlési discussiók és kormányintézkedések — noha 1850—1867-ben a közhatalom kezelőitől tökéletesen mellőztettek — ma mégis egészben véve rendkívüli érdekekkel bírnak, de részleteikben magánjogiilag nagy mérvben tanulságosak is.

2. Az 1850—1867-ki években — a mikor t. i. a magyarországi vasuti ügy minden önállóságából kivetkőzött, teljesen és mindenképen az ausztriai birodalmi vasuti politikának volt alárendelve — az európai continensen a vasuti technika nagyszerű dimensiókban emelkedett, s összhangzólag ezzel Ausztriában is nevezetes fejlődésben részesült. Ennek a vasutak akkori építésében hazánk is vette hasznát; de különben, a mi vasutak dolgában az ausztriai uralom alatt rendeztetett, több tekintetben országunk magasabb érdekeinek nem felelt meg. Mindamellett a részletekre nézve az akkori tervezésekben sokat találunk, a mi figyelemre méltó, s ez névszerint ama tervezetről áll, melyet az ausztriai kereskedelmi miniszter 1854. június 1-én Ő Felsége elé terjesztett. ¹⁾

3. Ehhez képest a magyar törvényhozás 1867 óta a hazai vasutak tárgyában új álláspontot foglalt ugyan el, de egészen még sem szakított az előzményekkel. Sokat kiegészített, sokat újból építettett fel, de — főkép a részletekben — sokat csak folytatott is és fejtett ki bővebben.

4. A magyar törvényhozás új álláspontjának egyik különösen fontos következése volt a magyarországi vasuti hatósá-

¹⁾ E tervezetet közölte az »Oesterreichische Revue« 1864-ki évfolyamában VII. köt. 156. sk. II.