M. T. AKADÉMIA KÖNYV-TÁRA

I.

MAGYARORSZÁG ÁLLADALMI ÉS ORSZÁGOS ÚTJAI.

Fest Vilmostól.

Második közlemény.

Az országos útak.

(Folytatás. Térképpel.)

Azokból, melyeket a Stat. és Nemzetgazd. Közlemények II-dik kötete 161. s köv. lapjain elmondtunk, kivehetők azon módosítások, melyek a fenálló országos útak hálózatában a kor igényeihez képest kieszközlendők. Minthogy pedig az országos útak között több oly vonal van, melyek jelentőségöknél és közérdeköknél fogva az államutak közé volnának iktatandók, azért kénytelen vagyok ezekre még egyszer visszatérni, annyival is inkább, mivel ha azon főközlekedési erek azontul is a birodalmi kincstár által fognának kezeltetni és fenntartatni, az ország jól felfogott érdeke azt hozandja magával, hogy azoknak száma, illetőleg kiterjedése az örökös tartományok államutaihoz mérve, megfelelő arányban szaporíttassék.

Ezen viszonyos arány közelebbi megitélésére — a többi közt — legbiztosabb kutforrásul szolgálnak a cs. kir. kereskedelmi ministeriumnál összeállított „Statisztikai Közlemények“ melyekből czélunkra a következő adatokat merítjük:

Folyó szám	Országok nevei.	Terület □ szög mértföldekben	Az állam utak hossza m. f.-ben	esik egy □ szög m. földre folyó m. f.
1.	Alsó-Ausztria	345	131,08	0,38
2.	Felső-Ausztria	207	93.14	0,45
3.	Salzburg	123	48,11	0,39
4.	Stájerország	385	100,08	0,26
5.	Karinthia	182	65,71	0,36
6.	Krajna	174	71,37	0,41
7.	Partvidék	138	74,85	0,54
8.	Tirol és Vorarlberg . . .	498	169,44	0,34
9.	Csehország	900	522,24	0,58
10.	Morvaország	390	105,44	0,27
11.	Szilézia	89	43,68	0.49
12.	Gácsország és Bukovina .	1554	388,50	0,25
13.	Dalmátország	224	118,75	0,53
14.	Lombardia (1854)	376	376,61	1,00
15.	Velencze	417	233,42	0,56
16.	Horvát- és Slavonország .	318	47,81	0,15
17.	Erdélyország	963	173,41	0,18
	összesen . .	7283	2763,64	7,14:17=0,4
18.	Magyarország	3951	587,62	0,148
	együtt véve . .	11234	3351,26	

Ebből tehát látható, hogy Lombardiában (midőn még az osztrák birodalomhoz tartozott) legtöbb államut létezett, mert minden négyszög mértföldre jutott egy folyó mértföld; ellenben legkevesebb van Magyarországban, hol egy—egy négyszög mértföldre csak 0,148 folyó mértföld esik, mig Csehországban már 0,58 mértföldet találunk négyszögmértföldenként. A közép számot keresvén föl, kijő, hogy az örökös tartományokban minden térmértföldre esik 0,4 hoszmértföld, tehát háromszor annyi mint Magyarországban, s igy látni való, hogy ezen kiosztás mellett az ország tetemesen meg van rövidítve.

Miután azonban a főutak kiterjedése nem csupán az ország nagyságához arányositandó, hanem azon kivül még a népesség és adóképesség is figyelembe veendő, s miután ez utóbbi két tényező aránylag véve inkább a Lajtán túli tartományok előnyére szolgál, nem kivánok éppen a fennebbi közép arányszámhoz mereven ragaszkodni, hanem a méltányos-

ság határai közt maradván, számunkra körülbelül csak 0,26 hoszmértföldet követelek egy-egy térmértföldre, mely mérsékelt arányszám államutaink mostani 587 mértföldnyi hosszát mintegy 1030 mértföldre, azaz oly hosszúságra szökkentené föl, melyre az ország a többi tartományokhoz képest joggal számíthat.

Ezen nézetekből kiindulva s számot vetve a fennálló forgalmi viszonyokkal, az államutak módosítása, illetőleg kiegészítésére czélzó rövid javaslatomat a következő kisérletben foglalom össze :

A buda-bécsi államut, noha kereskedelmi tekintetben, főleg pedig hadtani szempontból (különösen a szőnyi erődítmények és a komáromi vár miatt) nem csekély jelentőséggel bir, csak annyiban volna még is módosítandó, a menynyiben Oroszvártól fölfelé a forgalom főiránya nem tart Köpcsény és Berg helységeknek, hanem egyenesen Pozsonynak, mig a köpcsén-bergi vonalt csupán a helybeli szekeresek használják. E szerint tehát

Az oroszvár-köpcsén-bergi terjedék az államutak sorából kihagyandó és országos kezelésbe veendő s helyette az

1-ször. Oroszvár-pozsonyi darab veendő állami kezelésbe annyival is inkább, mivel a hozzá kapcsolódó pozsony-haimburgi államut már Wolfsthal előtt ismét a köpcsén-berg-haimburgi vonallal egyesül, s igy ez utóbbi tökéletesen pótolva van.

2-szor. A soprony-győri vonal a Dunát és Győr nevezetes kereskedő várost Soprony s közvetve Vasmegyével és Stajerországgal, nemkülönben Soprony várossal kötvén össze, állami kezelésbe való fölvétele az illető törvényhatóságok, nevezetesen Sopronymegye részéről nyomatékosan sürgettetett s azért itt is ujra felemlíttetik.

3-szor. A szered-galgóczi szakasz, mint kiegészítő egyenes része a diószeg-jablunkai államutnak, mely mostan N. Szombatnak levén vezetve, ott a n. szombat-krakkói államutba szakad, s azzal egyesülten nagy kerülőben Galgócznak tart.

4-szer. A németi-korpona-ó-zólyomi vonal

különösen azért, mert a felső vidék, Besztercze s egyébb bányavárosok iparüzlete s kereskedelme Ó-Zólyomtól lefelé már most is csak a korponai irányt követi, főleg azért, mivel a Selmeczen átvezető krakkói államút — noha jó karban tartatik, nagy s meredek bérczeken vonul át Selmeczre, a közlekedést végtelenül nehezítvén; holott a korponai vonal szintén rendesen ki van épitve, de jobbadán róna völgyeket követ, s igen helyesen levén vezetve a teherszállítmányoknak tetemes könnyebbségére van.

5-ször. A szvercsinovecz-szakolcza-seibusi ut, Trencsén megyében, mivel általa a diószeg-jablunkai ut s Trencsén megye felső része egyenes irányban Seibus és Krakkóval köttetnék össze; az állami kezelésben álló galicziai út folytatása Krakkóig ki levén már épitve.

6-szor. A pest-váczi darab, mint el nem mellőzhető folytatása a vácz-kassai és vácz-selmeczi államutaknak; mert az e két uton leérkező számtalan társzekér közönségesen nem állapodik meg Váczon, hanem Pestig folytatja utját; Váczon pedig csak akkor rakatnak le a terhek, mikor ezek a Dunán szállítandók fel vagy lefelé mint például nyers vas, mely Váczról többnyire a Dunán szállitatik el.

7-szer. A rosnyó-igló-krakkói utvonal, mely Rosnyón a vácz-kassai államutból ágazik ki, s Hnileczen, Iglón, Késmárkon s Ófalun áthaladván, Nedecz mellett pedig az ország határán átlépvén, Neumarkon tul a n. szombat-krakkói államutba szakad. Ezen vonal Gömör és Szepes megye gyár-ipar és bánya-vidékét érinti s annál jelentékenyebb, mivel egyszersmind a Sajó, Hernád, Poprád és Dunajecz folyók népes és iparos völgyeit egymással, Gács országgal s Krakkóval kapcsolja össze.

8-szor. A bártfa-bártfaujfalu-orlichi szakasz; mivel a Zborón átvonuló mostani vonal nyolcz meredek hegyen és rendkivüli hófuvatoknak kitett, életveszélyes magaslatokon vezet keresztül; ellenben a bártfaujfalu-andrejova-orlichi irányban mindenütt alkalmas völgyben maradván a hegyeket és hófuvatokat elkerüli s legalább is kétezer öllel rövidebb.

Ezen utszakasz áthelyeztetését tárgyazó javaslat már készen van, mely ha helyben hagyatnék :

A bártfa-zboró-orlichi utrész országos kezelésbe visszaadandó.

9-szer. A nyiregyháza-ungvár-lembergi ut, mert Szabolcs megyét, a vaspálya által pedig Bihar megyét is Ungvárral és Ung megye szegényebb sorsu felvidékével — a Vrhovinával — nemkülönben Galicziával s Lemberg fővárosával egyenes irányban kötvén össze, Magyarország legjelentékenyebb utvonalai közé tartozik, s azért Ung megye részéről ezen ut, valamint az irányában levő záhony-csapi Tiszahidnak helyreállítása már több ízben indítványoztatott.

10-szer. A debreczen-n. károly-técsői vonal, mivel hogy Debreczen várost s ennek dús termésü vidékét, valamint az ottani vasutat N. Károly, Szatmárnémeti, Técső és Sziget városokkal s igy Szatmár és Mármaros megye főpontjaival kapcsolja össze, viszont pedig a Sziget felőli sószállítást közvetíti Szatmár és Biharba.

11 szer. A katalin-n. bánya-tiszaujlak-munkács-lembergi vonal, mint okszerü folytatása a kolosvársomkút- katalinfalvai államutnak N. bányán át Tiszaujlakig, onnét pedig a kassa-csernoviczi államuttal egyesülten Munkácsig s végre Vereczkén át az ország határáig, hol a Lemberg felé vezető galicziai kész úttal egyesül. Ezen vonal által helyrehozatik a közlekedés Erdély és Galiczia, illetőleg Stry városon keresztül haladva Lemberg fővárossal, sőt az imént érintett Debreczen- M. Szigeti ut által, Mármaros megyével is, minek következtében a sziget-kapniki állami utszakasznak különben is csekély jelentősége még inkább csökkenvén, emez az országos utak közé visszasorozható.

12-szer. A pest-szabadkai államut mostani iránya csak Laczházáig volna megtartandó, onnét pedig nem Kunszentmiklóson, Szabadszálláson és Vadkerten át, hanem Kalocsán és Hajóson keresztül Bajának, azután Szabadkán át Ujvidék s végre Pétervárának volna vezetendő; még pedig azon figyelemre méltó okból, mert egy részt a Dunaparton fekvő igen számos és nevezetes helységeket érinti, más

részt pedig tetemes hosszában már kavicsolva van, hátra levő megépítése pedig sokkal kevesebb költséget igényelne, mint a kúnszentmiklósi irány, minthogy a kő és kavics a Dunán olcsóbban szállítható oda, hol szükség lesz reá, ezen előny által már az első építésnél legalább is 4—500000 frt megtakarittathatván.

Ezeknél fogva tehát:

A laczháza-baja-szabadka-péterváriirány állami kezelésbe vétetendvén, a még kiépitetlen:

Laczháza-kúnszentmiklós-szabadkai vonal az országosak közé volna sorozandó.

13-szor. A szegszárd-veszprém-sopronyi vonal Veszprém és Pápa városokat érintvén s népes vidékeket hasítván keresztül, annyival nagyobb figyelmet érdemel, mivel egyszersmind utat nyit egyfelől a lepcsényi, másfelöl a sopronyi vasúti állomásokhoz. Ezen vonal tehát szintén az államutak sorába lenne fölveendő, valamint még a következők is:

14-szer A szegszárd-kaposvári mint természetszerü folytatása az igen fontos kaposvár-nagykanisai államutnak Dombováron át Szegszárd és Tolna felé, megjegyezvén, hogy ezen út megnyilásával a tolnai Duna-vidék valamint e megye központi s nyugati része N. Kanisával s a tengerparttal közvetlen érinkezésbe jut.

15-ször A győr-keszthelyi irány; mert Győr város és vidékének kiváló érdekében áll, minél rövidebb irányban juthatni a kanisai-triesti vaspályához, mire épen a szóban levő utvonal kinálkozik, miután Keszthelyen a kanisai vasuthoz kapcsolódik s igy a kivánt összeköttetést czélszerüen helyre állitja.

16-szor. A szered-hodonin(göding)brünni ut; minthogy a diószegi államut közvetitésével Diószegen a pest-bécsi vasutat kapcsolja össze Nagyszombat, s a ló vaspálya által Pozsony várossal is; de főleg azért, mert N. Szombatból közlekedést nyit több nevezetes helységeken s városokon át egyenesen Morvaország fővárosa felé.

17-szer. Az esztergam-trencsén-hrozenkai vonal, mert Esztergam, Bars, Nyitra és Trencsén megyéket közvetlen kapcsolatba helyezi Esztergam várossal, az ot-

tani Dunával s a nánai vasuti állomással, hova különösen Aranyos- Marót, Kálna, Léva s Selmeczbánya felől tetemes szállítmányok eszközöltetnek.

18-szor. Az ipolyság-szobbi ut, mert Hontmegye ez irányban legegyenesebben közlekedhetik a szobbi vasuti állomással, hová a felvidékről Ipolyságra leérkező gyártmányok s termékek tetemes számban szállitatnak le.

19-szer. A makó-szolnok-zólyomi vonal. Ezen fontos ut az alföldet, nevezetesen Makó, Vásárhely, Szentes, Kúnszentmárton, Szarvas és Csongrád terménydus határait először a szolnoki vasuti állomással, azután pedig Eger várossal, s feljebb Gömör megye iparos lakosságával hozza közvetlen kapcsolatba, sőt a már fenálló losoncz-zólyomi államut által egyenes közlekedést nyitna Zólyom megyébe s ipart üző völgyeibe; végre a Tiszához közel levén az alsó részének épitésére való kőszállitás sem járna legyőzhetlen akadályokkal.

20-szor. A tiszolcz-szandeczi ut, mely főkép a kassa-oderbergi vasut kiépitése után Gömör megye vas iparosai, valamint Szepes megye északi járásaira nézve is annyival jelentékenyebb lesz, mivel Gács országbani folytatása Ujszandeczel s onnét tovább Lemberggel is állitja helyre a közlekedést.

21-szer. Az eperjes-lőcsei vonal Csötörtökhelyig, az az a kilátásban levő kassa-oderbergi vaspályáig. Ezen a vonalon már most is élénk forgalom vehető észre, mely nagyobb lendületet nyerend még az emlitett vasut elkészülte után.

22-szer. A bártfa-szandeczi vonal, azért, hogy Galiczia ez irányban Bártfa várossal, a bártfai fürdővel s egyáltalában Magyarország felvidékével érintkezésbe jusson.

23-szor. A miskolcz-tokaj-kolosvári ut, mely Miskolcztól Tokajon át csak nem Nyiregyházáig már most is jó állapotban van. További irányában több nevezetes várost, mint: Nagy Károlyt, Nyirbátort, sat. kapcsolna össze a már jelenleg is jelentékeny nyiregyházai vasuti állomással, lefelé pedig Erdélylyel illetőleg Kolosvárral.

24-szer. A tokaj-ungvári s ezzel kapcsolatban

25-ször. A S. A. Ujhely-lembergi ut vonalok, melyek nem csak a tokaji Hegyalja bortermesztő vidékének Galicziávali összeköttetésére, valamint az ezen irányban menő gabona és egyébb szállítmányok előmozditására szolgálnának, hanem Bodrogközt S. A. Ujhellyel s Hegyaljával, nem különben Ungvárral is kapcsolnák össze.

26-szor. A debreczen-miskolcz-rózsahegyi közlekedés, mely Bihar, Szabolcs s részben Zemplén megyék terménydus rónaságait egyfelől a debreczeni, másfelöl a miskolczi vasuti indóházzal kapcsolja össze, Miskolczon tul pedig a Sajóvölgyét Putnokig követve, azután Bánrévén, Rimaszombaton, Tiszolczon s Szt. Miklóson áthaladva Rózsahegyen a n. szombat- krakkói államutba szakad, s igy a különnemü termékekben bővelkedő Tiszavidéket nemcsak Gömör megye gyáriparos völgyeivel, hanem feljebb még Liptó és Árva megyék szegényebb sorsú lakosaival is lehető legrövidebb irányban köti össze, módot nyujtván egyszersmind az általa keresztül hasított vidéknek a tiszavölgyi és a leendő kassa- oderbergi vasutakhoz közvetlenül juthatni.

27-szer. A nagyvárad-dévai és

28. A csaba- léva- n. szebeni, valamint:

29. A körösladány-nagyváradi vonalok; mert a Maros és a három Körös völgyét metszvén keresztül, nem csak a határszéli hegyes és szegényebb vidéket az alföld gazdagabb lapályaival kötik össze, hanem egyszersmind utat nyitnak a dévai vasuti állomás s onnét tovább N. Szeben felé, s igy Erdélynek ezen részét érintkezésbe hozzák Bihar és Békés megyével, Csabán túl pedig a tiszavölgyi és a tervezett alföldi vasutak által Szolnok és Szeged városokkal.

30. A kalocsa-debreczeni vonal, mely Kalocsa várost, s az ottani révek közvetitésével Szegszárd környékét, tehát a Dunát a Tiszavidékkel kapcsolná össze s egyszersmind több nevezetes várost, mint Kalocsát, Kecskemét, Kun-Szent-Márton, Szarvas és Debreczent, végül pedig a gyomai és berettyó-ujfalui vasuti állomásokat is érintené.

31. A lugos-pancsovai ut, mint természetszerü folytatása a lugos-n.szebeni államutnak délnyugat felé, melyen Erdély alsó része, valamint Krassó és Temes megyék a

határőrvidéken át Pancsova és az ottani Dunával közlekedhetnének, a verseczi és kudriczi bortermelő Hegyallya fel és le felé utat nyervén terményei elszállítására.

32. A baja-zombori ut, mely különösen azoknak tenne szolgálatot, kik Bajáról Szabadka mellőzésével egyenesen szándékoznak Zomborba, Ujvidékre, vagy Pétervárra leutazni. A vonal párhuzamosan fut a Dunával s a Ferencz-csatornát is átmetszi, minélfogva a hozzá szükséges kőanyag, más alföldi vonalokhoz képest, kevesebb költséggel volna kiállítható.

Az itt elmondottaknál fogva tehát a következők lennének még, mint jelentékenyebb vonalok, állami kezelésbe veendők :

Az oroszvár-posonyi, soprony-győri, szered-galgóczi, németi-korpona-zólyomi, szverčsinovecz-seibusi, pest-váczi, rosnyó-igló-krakkói, bártfa-andrejova-orlichi, nyiregyháza-ungvár-lembergi, debreczen-n.károly-técsői, katalin-tiszaujlak-munkács-lembergi, laczháza-baja-szabadka-pétervári, szegszárd-sopronyi, szegszárd-kaposvári, győr-keszthelyi, szered-hodonin-brünni, esztergam-trencsén-hrozenkai, ipolyság-szobbi, makó-szolnok-zólyomi, tiszolcz-szandeczi, eperjeslőcsei, bártfa-szandeczi, miskolcz-tokaj-kolosvári, tokaj-ungvári, s. a. ujhely-lembergi, debreczen-miskolcz-rózsahegyi, nagyvárad-dévai, csaba-déva-nagyszebeni, körösladány-nagyváradi, kalocsa-debreczeni, lugos-pancsovai és baja-zombori.

Ellenben az országos utak sorába visszaveendők :

Az oroszvár-köpcsén-bergi, németi-selmeczi, bártfa-zboró-orlichi, sziget-kapniki, laczháza-kúnszentmiklós szabadkai, nem különben - a temesvár-fehértemplomi es az arad-zámi utszakasz.

Az utóbbi két vonal nevezetesen azért, mivel a vasut tőszomszédságában s azzal párhuzamosan levén vezetve, forgalmi élénkségéből igen sokat veszitettek, tehát fenntartásuk ezentul országos közerővel is kielégítőleg eszközölhető.

Az előterjesztett viszonyok szoros figyelembe vételével fejlődött országos úthálózatunknak rendezésére czélzó igénytelen javaslatomat az ide csatolt térképen átnézetileg igyekeztem előtüntetni, megjegyezvén, hogy a vastag vonalok a javaslatba fölvett államutakat, a vékonyabbak pedig az országos utakat ábrázolják; a kész vasutak kettős vonallal, a ter-

vezettek és helybenhagyattak pedig két párhuzamos, de szakadozva pontozott vonallal vannak megjelölve, ugy, a mint azt a térképen látható jelek magyarázata bővebben felvilágosítja.

Ezen térképpel szoros kapcsolatban áll a javaslat alább

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyéknek, hol az ut keresztül vonul
1	Buda-győri orsz. ut	Pest, Fehér, Komárom, Győr
2	Buda-esztergam-nánai (az esztergam-dorogi ágazattal)	Pest, Esztergam
3	Pest-jászberény-karczagi	Pest, Jászkunkerület, Heves, Szabolcs
4	Pest-debreczeni (a püspök-ladány-berettyó-ujfalui ágaz.)	Pest; Heves, Jászkunkerület, Szabolcs, Bihar, Hajduker.
5	Pest-arad-nagyszebeni	Pest, Jászkunkerület, Csongrád, Békés, Csanád, Arad
6	Pest-szabadkai	Pest, Jászkunkerület, Bács
7	Sóskut-tétényi	Fehérvár
8	Bicske-vál-ercsi (Baracskától Mártonvásárig a buda-gráczi államuttal közös)	Fehérvár
9	Bicske-sőredi (a zámoly-fehérvári ágazattal)	Fehérvár
10	Kaposvár-Sz. fehérvár esztergami	Somogy, Veszprém, Fehér, Pest, Komárom, Esztergam
11	Sz.fehérvár-dunapentelei (az adonyi ágazattal)	Fehérvármegye
12	Győr-sz.fehérvár.szegszárdi (a czecze-földvári ágazattal)	Győr, Komárom, Veszprém, Fehér, Tolna
13	Ószőny-móori	Komárom, Fehér
14	Komárom-budai	Komárom
15	Kócs-esztergami (Tatától Tóvárosig, a komárom-budai orsz. uttal közös)	Komárom
16	Szegszárd-siófoki	Tolna, Somogy, Veszprém
17	Szegszárd-gemenczi	Tolna
18	Dombovár-sásdi	Tolna, Baranya
19	Nagykanizsa-sz.fehérvári	Zala, Somogy
20	Bars-szegszárdi (a bonyhádvárálljai ágazattal)	Somogy, Baranya, Tolna
21	Batina-nagykanizsai (a villányi vasuti állomáshoz vezető ágazattal)	Baranya, Somogy

következő része, mely nemcsak a tárgyalt országos és államutak uj megnevezését, irányát, kezdő és végpontjait mutatja táblázatilag, hanem egyszersmind azoknak hosszát egyenként és összefoglalva, nem különben az általok érintett megyéket és városokat is, ugy mint következik :

Kezdőpontja	Közbenső nevezetesebb helyek	Végpontja	Megközelitő hossza mértföldekben
budai Krisztina város	Bicske, Kócs, Bőny	Szabadhegy	15 3/8
Ó-Buda	Sz. Endre, Visegrád, Esztergam	Nána	9 6/8
Pest	Süly, Jászberény, Jászapáti, Heves	Karczag	20 4/8
Pest	Czegléd, Szolnok, T. Sz. Miklós, Karczag, Szoboszló	Debreczen	34 2/8
Soroksár	Kecskemét, Csongrád, Szentes, Orosháza, Tótkomlós, Arad, Paulis, Radna, Soborsin	Zám mellett	38 6/8
Laczháza	Kunszentmiklós, Izsák, Halas	Szabadka	16 6/8
a sóskuti kőbánya	Hatház	Hatházon tul a budaeszéki államut	1
A. Csuth	Tabajd, Vál, Baracska, Mártonvásár	Ercsi	4 2/8
F. Csuth mel.	Boglár, Csákvár, Csákberény	Sőred	6 2/8
Kaposvár m.	Igal, Szántód, Sz. Fehérvár, Lovasberény, Bicske, Esztergam	Letkés	29 6/8
Sz.fehérvár	Sereglyés, Szolgaegyháza, N. Perkáta	Dunapentele	8 1/8
Győr	Mezőörs, Kisbér, Móor, Sz. Fehérvár, Czecze, N. Dorog, Karmád	Tolna és Szegszárd közt	27 2/8
Ó-Szőny	Mocsa, Kocs, Dad, Ondód	Móor	5 5/8
Ó-Szőny	Tata, Tóváros, Szőlős	A. Galla m.	3 3/8
Kócs	Tata, Tóváros	Almás mel.	2 2/8
Tamási	Ireg, Som, Kiliti	Siófok	5 4/8
Szegszárd	—	Gemenczei P.	2 2/8
Dombovár	N. Berki, Kapos, Szekcső	Sásd	1 4/8
Galambok	Komárváros, Marczali, Öreglak, Lölle	Szántód P.	9 3/8
Istvándi	Szigetvár, Pécz, Pécsvár, Bonyhád	Szegszárd	14 4/8
Batina	Darázs, Baranyavár, Villány, Siklós, Szigetvár, Nagyatád	Iharosberény	25 3/8

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyéknek, hol az ut keresztül vonul
22	Várdomb-morágyi	Tolna
23	Pécs-mikoláczi (a gyűd-siklósi ágazattal)	Baranya
24	Pécs-moszlavinai	Baranya
25	Barcs-nagykanizsai	Somogy
26	Bajom-soprony-bécsi (a sümeg-somlóvásárhelyi és a soprony-bécsujvárosi ágazatokkal) (K. Czenktől Sopronyig a győr-sopronyi á. u. közös)	Somogy, Zala, Vas, Soprony
27	Szombathely-kapronczai (a pölöskefő-gelsei és a surd-iharos-berényi ágazatokkal)	Vas, Zala
28	Zalaegerszeg-letenyei	Zala
29	Kanizsa-kottori-légrádi (az alsó vidoveczi ágazattal)	Zala
30	Csáktornya-kapronczai (a kákonya-révi ágazattal)	Zala
31	Nagykanizsa-regedei	Zala
32	Draskovecz-regedei	Zala
33	Letenye-ludbergi (Kralovecz mellett a draskovecz-regedei orsz. uttal közös)	Zala
34	Csáktornya-regedei	Zala
35	Belatincz-lövői	Zala
36	Keszthely-regedei (a zalaapáti-gyülevészi ágazattal)	Zala, Vas
37	Zalabér-regedei (a Csurgás-körmendi és őriszentpéter-csákányi ágazatokkal)	Zola, Vas
38	Körmend-regedei (a döbör-febringi és hidegkut-mura-szombati ágazatokkal)	Vas
39	Körmend-burgói (a mindszent-pornói ágazattal)	Vas
40	Komárom-burgói (a magyar-szombathely-sz.királyi és vát-kőszegi ágazatokkal)	Komárom, Veszprém, Győr, Vas
41	Rábahidvég-sárvári	Vas
42	Veszprém-friedbergi (a pinka-fő-neustifti ágazattal)	Veszprém, Vas

Kezdőpontja	Közbenső nevezetesebb helyek	Végpontja	Megközelitő hossza mértföldekben
Várdomb	A. Nána	a morágyi kőbánya	1 1/8
Pécs	Turony, Harkány	a páli rév	5 5/8
Cserkuti csárda	Pellérd, Baksa, Vaiszló	a vejti rév	5 3/8
Barcs	Szentes, Babócza, Berzencze, Csicsó	Iharosberénynél	7 2/8
N. Bajom	Marczali, Keszthely, Sümegh, Sárvár, Sajtóskál, Lövő, K. Czenk, Soprony, Vimpász	Vimpásznál Osztrákországba	31 6/8
Kis Unyom mellett	Rábahidvég, Vasvár, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Surd	Surdon tul Horvátországba	15 5/8
Bak	Söjtör, Sz. Győr, Bozsfa	Becsehely m.	4 2/8
K. Kanizsa	Szepetnek, Kottori	Domboru	3 3/8
A. Pusztakovecz mel.	Sz. Kereszt, Perlak, A. Vidovecz	Légrádon tul Horvátországba	5 4/8
Letenye	Rátka, Dobri, A. Lendva, Hidvég	Lendván tul	4 6/8
Draskovecz	A. Kralovecz, Hodosán, Muraszerdahely, Rácz-Kanizsa	Ráczkanisán tul Stájerországba	5 4/8
A. Dráva és Hodosán k.	A. Kralovecz, Perlak	Palánkon tul	1 2/8
Zsenkovecz mellett	Sz. György, Sztridó	Safarka mel.	2 2/8
Belatincz	Dobronok, Csesztreg	Csesztreg m.	3 6/8
Sármellék m.	Zalaapáti, Bak, Lenti, Mura Szombathely	Gedericzen tul Stájerországba	15
Zalabér mel.	Pakód, Zalaegerszeg, Lövő, Őriszentpéter, Sennyeháza, Martyáncz	Mura-Szombathely	16 3/8
R. Sz. Mihály	Csörötnek, Sz. Gotthárd, Liba, Hidegkut	Hidegkut m.	7 6/8
Berkifalva mellett	P. Sz. Király, Mindszent, Orbánfa, Csenes	P.Sz.Mihály	5 5/8
Uj-Szőny	N. Igmánd, K. Bér, Pápa, K. Czel, Sárvár, Vát, Szombathely, Sz. Elek	Sz. Eleken tul Stájerorsz.	30 4/8
Rábahidvég mellett	Rum, Ikervár	Sárvár mel.	3 3/8
Városlőd	Devecser, Tüskevár, Rum, Szombathely, F. Őr, Pinkafő	Pinkafőn tul Stájerorsz.	19 3/8

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyéknek, hol az ut keresztül vonul
43	Keszthely-rumi	Zala, Vas
44	Keszthely-b. füred-veszprém-győri (a gulacs-tapolczai, toti-tapolczai, aszófő-tihanyi s a b.fürdői ágazatokkal)	Zala, Veszprém, Győr
45	Kőszeg-hartbergi	Vas
46	Győr-kirchschlagi	Soprony, Vas
47	Nagyszentmihály-óvári (a neinhof-mosonyi ágazattal)	Vas, Soprony, Mosony
48	Czenk-schwarzenbachi	Soprony
49	Tét-sopronyi	Győr, Soprony
50	Tét-szombathelyi	Soprony, Vas
51	K. Czell-marczaltői	Veszprém
52	Veszprém-kisczelli	Veszprém
53	Jánosháza-pápai	Veszprém
54	Szilisárkány-csornai	Soprony
55	Tét-mosonyi	Győr, Mosony
56	Fertő-sz.miklós-pozsonyi	Soprony, Mosony
57	M.Óvár-Willeinsdorfi (a nézider-pándorf-brucki ágaz.)	Mosony
58	Széleskut-brucki	Mosony
59	Sircz-ebenfurti	Soprony
60	Oroszvár-haimburgi	Mosony
61	Győr-hédervár-gátai	Győr, Mosony
62	Győr-szeredi	Győr, Posony
63	Komárom-posonyi (a bősi ág.)	Komárom, Posony
64	Komárom-szerdahelyi	Komárom, Posony
65	Komárom-zsolnai (a szénásfalu-vihnyei, stubnya-ulmankai és sz. kereszt-brezniczi ágazatokkal)	Komárom, Bars, Turócz, Trencsény
66	Érsekujvár,ar. marót-ebedeczi (az udvard-koltai ágazattal)	Komárom, Bars
67	Érsekujvár-n. tapolcsáni	Nyitra
68	Benedek-szeredi	Bars, Nyitra, Posony
69	Posony-vágujhelyi (a cseklész-diószegi ágazattal	Posony, Nyitra

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	Megközelitő hossza mértföldekben
Gyöngyösi csárda	Karmacs, Szentgrót, Zalabér, Ballavár	Kám	4 2/8
B. Ederics m.	Szigliget, Köves-Kálla, B. Füred, Veszprém, Sz. Király	Győr	21 5/8
Léka	Borostyánkő, Tarcsa, F. Őr, Alhó	Alhó mellett	4 7/8
Jobbaháza mellett	Mihályi, Csepreg, Kőszeg, Léka, Pörgelin	Pörgelin m.	10 1/8
Inczéd	Rohoncz, Kőszeg, Lövő, Fertő Sz. Miklós, Sz. János	M. Óvár	13 5/8
Czenk	Keresztur, Haracsony	Koboldon tul	3 7/8
Tét	Moriczhida, Egyed, Szill, Béled, Czirák	Pinye mellett	8 2/5
Béled	Ujhid, Kemény, A. Szliste	Vát mellett	4 3/8
Merse	Szergény, M. Gencs, Várkesző	Marczaltő m.	2 7/8
Gyepes	Noszlop, N. Alásony, Dobrony	Pórszálok	3 3/8
Jánosháza m.	Kirta, N. Alásony, Dáka	Pápa előtt	4 1/8
Szilsárkány	—	Csorna	0 7/8
Tét	Encse, Lébény	Öttevény m.	4 4/8
Valla	Sz. András, Boldogasszony, Barátfalva	Zarándfalva mellett	4
M. Óvár mel.	Szolnok, Gállos, Védeny, Nézider	Wilfleinsdorf mellett	7 2/8
Vinden mel.	—	Bruck	1
Sircz	K. Márton, K. Höflány, Ujfalu	Ujfalu mel.	2 7/8
Oroszvár	Köpcsény	Köpcsényen tul	1 3/8
Győr	Ujfalu, Hedervár, Halászi, M. Óvár, Hegyeshalom, Zarándfalva	Gáta	9
Győr és Ujfalu közt	Szabadi, Medve, Bős, Szerdahely, Nyék	Diószeg	8 3/8
Komárom	N. Tány, Apácza Szakálos, Vásárut, Szerdahely, Somorja	Posony mel.	16
Komárom	Keszegfalva, Guta	F. Nyárad	5 3/8
Hetény mel.	N. Kálna, Sz. Kereszt, Körmöczbánya, Sz. Márton	Zsolna	29 1/8
Érsekujvár m.	Udvard, Verebély, Ar. Marót	Ebedecz	9 6/8
Érsekujvár	Komját, Nyitra, Kajsza, N. Tapolcsán	N. Tapolcsán	9 2/8
Benedek	Aranyos Marót, Gimes, Nyitra, Ujlak	Szered	9 1/8
Posony	Ivánka, N. Szombat, N. Kosztolán, Csejte	Vágujhely	15 1/8

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyéknek, hol az út keresztül vonul
70	Posony-nádasi	Posony
71	Modor-angeri	Posony
72	Posony-strasznitzi	Posony, Nyitra
73	Pöstyén-hohenaui (a brezova-welkai ágazattal)	Nyitra, Posony
74	Galgócz-alsókubin-szaibusi	Nyitra, Bars, Turócz, Árva
75	Trencsén-puchói (a nemsova-brumovi ágazattal)	Trencsén
76	Hornyán-teplai (a tepliczi ág.)	Trencsén
77	Rajecz-weiszkircheni	Trencsén
78	Szomorfalva-kossai (a f.lelőcz-nováki ágazattal)	Nyitra, Trencsén
79	Zsolna-privigyei	Trencsén, Nyitra
80	Predmér-csaczai (a turzofalva-osztraviczai ágazattal)	Trencsén
81	Zsolna-alsókubini	Trencsén, Árva
82	Árva-ujsolli	Árva
83	Sz. Miklós-turdosini (a teplai ágazattal)	Liptó, Árva
84	Sz. Márton-lőcsei (néhány szakaszain az illető államutakkal közös)	Turócz, Liptó, Szepes
85	Breznóbánya-hradeki	Zólyom, Liptó
86	Beszterczebánya-rosnyói	Zólyom, Gömör
87	Breznóbánya-putnoki	Zólyom, Gömör
88	Gács-losoncz-tiszolczi	Nógrád, Gömör
89	Zólyom-apczi	Zólyom, Hont, Nógrád
90	Zólyom-b.gyarmati	Zólyom, Hont, Nógrád
91	Németi-selmeczbánya-privigyei	Hont, Bars, Nyitra
92	B. gyarmat-ipolyság-lévai	Nógrád, Hont
93	Szobb-marianosztrai	Hont
94	Katalin-verőczei	Nógrád
95	Vácz-gyöngyösi	Pest, Nógrád, Heves
96	Pöstény-apczi (a szécsen-hugyagi ágazattal)	Nógrád
97	Pöstény-salgótarjáni	Nógrád
98	Losoncz-burai	Nógrád, Heves
99	Pétervására-kisterennei	Heves, Nógrád

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	Megközelitő hossza mértföldekben
Posony	Récse, Szent György, Modor, Geszte, Somolyán	Nádas	7
Modor	Konyha, Malaczka, Jakabfalva	Magy.falván tul az angeri vasuti állomás	$6^2/_8$
Posony	Lamács, Malaczka, N. Lenárd, Sz. János, Holics	Szakolcán tul Morvaorsz.	$13^6/_8$
Pöstyén mel.	Verbo, Brezova, Szenicz, Sasvár, Sz. János	Sz. Jánoson t. Osztrákor.	13
Galgócz mel.	Nagy Tapolcsán, Zsámbokrét, Oszlán, Privigye, Sz. Márton, A. Kubin	Polhorán tul Gácsorsz.	$28^1/_8$
Trencsén m.	Szakál, Pruszka, Lehota	Puchó	$6^2/_8$
Hornyán	Teplicz, Tepla	Tepla mellett	$2^6/_8$
Rajecz	Domanis, Bellus, Pucho, Lisza	Liszán tul Morvaorsz.	$6^1/_8$
Szomorfalva	A. Elefánt, Szolcsány, Zliecho, Podhrágy	Kossa	$12^1/_8$
Zsolna	Bicsicza, Rajecz, Facskó	Gajdel mel.	$5^3/_8$
Predmér m.	N. Becse, Rovne, Turzófalva, Rakova	Csacza	$6^5/_8$
Budatin	Teplicz, Várna, Tyerhova	Párnicza	$5^3/_8$
Lokcza	Bzeza, Novoti	Novotin tul	$3^2/_8$
Sz. Miklós	Szelnicz, Zuberecz	Trsztenna	$6^5/_8$
Szucsán	Rózsahegy, Tepla, Sz. Miklós, Hibbe, Poprád	Mahalfalva	$10^6/_8$
Valaszka	F. és A. Bocza	Kir. Lehota	$4^2/_8$
Besztercze-bánya	Tótlipcse, Breznóbánya, Zavadka, Vereskő, Telgárt, Dobsina	N. Veszverés	$15^1/_8$
Breznóbánya	Tiszolcz, Ratkó, Tornalja	Putnok előtt	$11^5/_8$
Gács	Kalnó, Poltai, Kokova, Klenócz	Nyustya	$6^4/_8$
Dobronyiva	Tót Pelsőcz, Csab, B. Gyarmat	Szirák	$11^5/_8$
Tótpelsőcz	Lest, Kékkő, Záhora	B. Gyarmat	$6^5/_8$
Németi	Sz. Antal, Selmeczbánya, Sz. Kereszt, Handlova	Privigye	$8^7/_8$
B. Gyarmat	Ipolyság, Szántó, Csánk	Léva	$6^1/_8$
Szobb	—	Marianosztra	$0^7/_8$
Katalin mel.	—	Verőcze	$0^5/_8$
Vácz	Csővár, Szirák, Apcz	Pata	$7^5/_8$
Pöstény mel.	Szécsény, F. Told, A. Told	Szarvas Gede	$5^5/_8$
Pöstény mel.	Ságh, Ujfalu	Andrásfalva	$3^1/_8$
Harasztipuszta mellett	Salgótarján, Pásztó, Gyöngyös, Heves	Bura, tiszai kikötő	$17^6/_8$
Pétervására	Nádujfalu	Kis Terenne	$3^1/_8$

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyéknek, hol az ut keresztül vonul
100	Ajnácskő-rimaszombati (a füleki és pálfalvai ágazattal)	Gömör
101	Debreczen-eger-rozsnyói (a poroszló-mezőkövesd-ándornoki ágazattal)	Szabolcs, Heves, Borsod, Gömör
102	Miskolcz-debreczeni	Borsod, Szabolcs
103	Monosbél-vadnai	Borsod
104	Putnok-poprádi	Gömör
105	Rosnyó-tiszolczi (a csetnek-pelsőczi ágazattal)	Gömör
106	Rosnyó-eperjesi	Gömör, Szepes, Sáros
107	Torna-rimaszombati	Torna, Gömör
108	Torna-miskolczi	Torna, Borsod
109	Szikszó-lőcsei (a buzita-buzinkai ágazattal)	Abauj, Szepes
110	Kassa-lőcsei	Abauj, Szepes
111	Müllenbach-tátrafüredi	Szepes
112	Eperjes-szandeczi	Sáros, Szepes
113	Bártfa-tarnovi	Sáros
114	Eperjes-sztropkói	Sáros, Zemplén
115	Eperjes-ujhelyi	Sáros, Zemplén
116	Kassa-lembergi	Abauj, Zemplén
117	Kassa-ujhelyi (a csány-enyiczkei és a pálháza-gönczi ág.)	Abauj, Zemplén
118	Kassa-tokaji (a n. kér-encsi ágazattal)	Abauj, Zemplén
119	Kisvárda-jasliskai (a mezőlaborcz-palotai ágazattal)	Szabolcs, Zemplén
120	Homonna-bereznai	Zemplén, Ungh
121	Ungvár-falkusi	Ungh, Zemplén
122	Ujhely-deregnyői	Zemplén
123	Kir.helmecz-ungvári	Zemplén, Ungh
124	Ungvár-vereczkei	Ungh, Bereg
125	Beregszász-lónyai	Bereg
126	Csap-munkácsi	Ungh, Bereg
127	Tokaj-beregszászi	Zemplén, Szabolcs, Szatmár, Bereg
128	Nyirbátor-tiszaujlaki	Szatmár
129	Nyirbátor-beregszászi	Szatmár, Bereg

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	Megközelitő hossz. mértföldekben
Ajnácskő	Várgede	Rimaszombat	5 1/8
Ujváros	Tiszafüred, Poroszló, Maklár, Eger, Nádasd, Várkony	Bánréve	23 6/8
Csaba előtt (Göröm-böly)	Csege, Csát, Szalonta	Hortobágy	8
Monosbél m.	Apátfalva, Dédes	Vadna mel.	4 5/8
Harkács m.	Licze, Jolsva, N. Röcze	Murány	5 3/8
Rosnyó	Csetnek	Jolsva	4 7/8
Krasznahorka Váralja	Szomolnok, Remete, Gölnicz, Margitfalva	Eperjes mel.	9 7/8
Szén mellett	Józsafő, Agtelek	Sztárnya	3 4/8
Torna	Szilas, Szendrő, Edelény	Sajó Sz. Péter	7 3/8
Szikszó	Szepsi, A. Metzenzéf, Szomolnok, Remete, Igló	Lőcse mellett	14 7/8
Kassa	Hámor, Krompach, Szepes-Olaszi	Szepesváralj.	7 3/8
Müllenbach előtt	—	Tátrafüred	1 5/8
Eperjes	K. Szeben, Héthárs, Palocsa, Ó Lubló	Ó Lubló mel.	8 4/8
Bártfa mel.	Hosszurét, Zboró, Komlósa	Kónieczna m.	4 3/8
Lipnik	Giralt, Krucsó	Turány	3 4/8
Kapi	Hanusfalva, Csaklyó	Csemernye	4 2/8
Bőd	Varannó, Homonna, Szinna	Or. Ruszkán tul	12 5/8
Bárcza mel.	Zsadány, Hollóháza	S. A. Ujhely	9
Hidasnémeti	Vizsoly, Szántó, Tálya, Mád	A zombori csárdánál	6 5/8
Kisvárda	Kir. Helmecz, Vásárhely, N. Mihály, Homonna, Mezőlaborcz	Csertesen tul	19 3/8
Sztakcsin	Ladomér, Ublya	Kis Berezna	3 2/8
Ungvár	N. Kapos, Butka	Falkus	5 2/8
Borsi mellett	Cséke, Abara, Kis Ráska	Deregnyő	4 3/8
K. Helmecz	Lelesz	N. Kapos m.	2 1/8
Perecsény m.	Ó Szemere, Paszika, Ploszkó	Polena	5 2/8
Jánosi	N. Begány, Zapszony, Harangláb	N. Lónya m.	4 2/8
Csap	Dobrony, Csomonya	Munkács	6
Rakamaz	Bogdány, Vásáros-Namény, Surány	Beregszász	11 4/8
Nyirbátor	Máté Szalka, Fehér Gyarmat, Sonkád	Tiszabecs	9 4/8
Fehérgyarm.	K. Ár, Tivadar, Tarpa	Surány mel.	2 5/8

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyéknek, hol az ut keresztül vonul
130	Szatmárnémeti-fehégyarmati	Szatmár
131	Tiszaujlak-kolosvári	Szatmár, Közép-Szolnok
132	Halmi-huszti	Ugocsa
133	Tiszaujlak-huszti	Ugocsa
134	Munkács-vrchovinai	Bereg, Marmaros
135	Huszt-vrchovinai	Marmaros
136	Sziget-vrchovinai (a taraczközi-técsői ágazattal)	Marmaros
137	Sziget-borsai (a szacsal-romului ágazattal)	Marmaros
138	Sziget-nagybányai	Marmaros, Kővárvid., Szatmár
139	Kapnik-dési	Kővárvidék
140	Kapnikbánya-magy. láposi	Kővárvidék
141	N. somkut-magy. láposi	Kővárvidék
142	Monosztor-f. bányai	Kővárvidék, Szatmár
143	Szatmárnémeti-nagybányai	Szatmár
144	Técső-zsibói	Szatmár, Közép Szolnok
145	Szatmárnémeti-n. somkuti	Szatmár
146	Zilah-nagybányai	Közép Szolnok, Kővárvidék
147	Zilah-dési	Közép Szolnok
148	Szamosudvarhely-gaurai	Közép Szolnok, Kővárvidék
149	A. Szopor-szilágycsehi	Közép Szolnok
150	Tasnád-debreczeni	Közép Szolnok, Szatmár, Bihar
151	Tasnád-nagyváradi	Középszolnok, Bihar
152	Élesd-margittai	Bihar
153	Nagyvárad-nagykárolyi	Bihar
154	Saránd-ziláhi	Bihar, Kraszna
155	Szilágysomlyó-bánffyhunyadi	Kraszna
156	Debreczen-ungvári	Bihar, Hajdukerület, Szabolcs
157	Szolnok-besenszög-egri	Heves
158	Török sz. miklós-tiszafüredi	Heves, Jászkunkerület
159	Szolnok-csabai	Heves, Békés
160	Orosháza-mezőtúri	Békés, Heves

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	Megközelitő hossz mértföldekben.
Szatm. németi	Sima, Jánk	N. Szekeres mellett	4 2/8
Tiszabecs	Méhtelek, Szatmárnémeti, A. és F. Szopor, N. Dersida	Bádon	15 4/8
Nevetlenfalva mellett	Fekete Ardó, Feketeháza, Verőcze	Veresmart m.	3 3/8
Tiszaujlak	N. Szőllős	Veresmart	3
F. Karasztó	Bilke, Zádnya, Rókamező	Szolyma	7 2/8
Huszt	A. Bisztra, Ökörmező, Felső Bisztra	Toronyán tul	10 5/8
M. Sziget	Szlatina, Taraczköz, Kökényes, Királymező, Szinevér	Ökörmező	17 1/8
Farkasrév	Bárczanfalva, Szurdok, Szacsal	Mojszin	9 5/8
M. Sziget	Farkasrév, Sugatag, Kapnik, Kapnikbánya, Felsőbánya	Nagybánya	9 3/8
Kapnikbánya	—	Kapnikbányán tul Erdélybe lép	0 3/8
Kapnikbánya mellett	—	Kapnikb. Erdélybe	0 3/8
Remete mel.	Kovács, Szurdok, Csomafalva	Csernafalván t. Erdélybe	2 1/8
Monostor	Váad, Kovács, Kapolnok	Szürgyefalu	1 3/8
Szat.németi	Ombod, Lipó, Remetemező	N. Sikálló m.	5 3/8
Avasujváros	Szinyérváralja, Erdőszada, Gardánfalva, Széplak	Zsibó	9 1/8
Erdőszada	Hosszufalva	N. Somkut	2 4/9
Zilah	Görcsön, Szilágycseh, Benedekfalva, Czikó, N. Nyires	N. Somkut	7 6/8
Vártelek m.	Nyirséd, Paptelek	Zsibón tul	2 4/8
Szamosudvarhely	K. Goroszló, Naprád, Diószpataka	Gaura	2 6/8
A. Szopor	Korond, Bogdánd, Hadad	Szilágyszeg	3 5/8
Tasnád	Szántó, Endréd, Vasad	Mihályfalva	4 5/8
Tasnád	Usztató, Margitta, Terebes, Sárszeg, Hegyköz, Kovácsi	Bihar	8 4/8
A. Lugos	Czigányfalva, Hagymádfalva	Csanálos m.	3
Püspöki	Bihar, Székelyhid, Érkeserü	Er Semjén	6 7/8
Saránd mel.	N. Léta, Székelyhid, Margitta, Széplak, Nagyfalu	Szil.somlyó	13
Varsolcz	Kraszna, Csicsér	Csucsa mel.	4 3/8
Debreczen	Hatház, N. Kálló, Téth	Székely	9
Szolnok	Besenszög, Pély	Tarna Szent Miklós	6
T. Sz. Miklós mellett	Fegyvernek, Kunhegyes, Madaras	Tiszafüred	8
a hajlati csárda mellett	Szarvas, Kondoros	—	9
Orosháza	Szarvas	Mezőtúr	6 6/8

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyéknek, hol az ut keresztül vonul
161	Orosháza-halasi	Békés, Csongrád, Jászkunker.
162	Halas-csongrádi	Jászkunkerület, Csongrád
163	Kecskemét-gyöngyös-rimaszombati (a recske-batkai ágazattal)	Pest, Jászkunkerület, Heves
164	Csongrád-szegedi	Csongrád
165	Apatin-nagyváradi (a gyula-kétegyházi ágazattal)	Bács, Csongrád, Bihar
166	Szeged-ujvidéki	Csongrád, Bács, határőrvidék
167	Makó-debreczeni (a békésgyulai ágazattal)	Csongrád, Békés
168	Makó-mezőhegyesi	Csanád
169	Nagyvárad-belényesi	Bihar
170	N. Szalonta-hidasteleki	Bihar
171	Butyin-nagyváradi	Arad, Bihar
172	Belényes-aradi	Bihar, Arad
173	Butyin-aradi (a világos-paulisi ágazattal)	Arad
174	Csúcs-kapruczai	Arad
175	Arad-abrudbányai	Zaránd
176	Törökkanizsa-nagyszebeni	Bács, Torontál, Temes, Krassó
177	Szöregi	Torontál
178	Nagyfalu-temesvári	Temes
179	Temesvár-lippai	Temes
180	Lippa-lugosi	Temes, Krassó
181	Zabálcs-lugosi	Krassó
182	Temesvár-soborsini (a birkisi ágazattal)	Temes, Krassó
183	Kosova-karánsebesi (a lunkány-smelczi és zsidóvár-lugosi ágazatokkal)	Krassó
184	Lugos-temesvári	Krassó, Temes
185	Lugos-oraviczai	Krassó
186	Ezeres-oraviczai	Krassó
187	Bogsán-karánsebesi	Krassó
188	Versecz-schönthali	Temes, Krassó
189	Oravicza-moldovai (a makovistye-rakasdiai ágazattal)	Krassó
190	Oravicza-fehértemplomi	Krassó

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	Megközelitő hossz. mértföldekben
a. derekegyházi kastély mellett	Mindszent, K. Telek, Majsa	Halas	9⅞
Majsa	Félegyháza	Csongrád m.	6
Kecskemét	N. Körös, Czegléd, Jászberény, Árokszállás, Gyöngyös	Pétervására	21⅞
Csongrád m.	Mindszent, P. Sövényháza	Szeged	6⅞
Apatin mel.	Zombor, Szabadka, Szeged, H. m. Vásárhely, Orosháza, Csaba, Sarkad	N. Szalonta mellett	34⅝
Horgosnál	Mártonyos, Ó Kanizsa, Zenta, Ada, Ó Becse, Temerin	Ujvidék m.	14⅝
Makó mellett	Tót Komlós, Csaba, Békés	Körösladány	12⅝
Makó mellett	Palota	Mezőhegyes	4⅞
Harangmező	Hidastelek	Robogánylazur	3⅛
N. Szalonta	Tulka, Tenke, Mocsár	Hidastelek m.	4⅝
Butyin	Boros Sebes, Béel, Tenke, Nyárszeg	Less	11⅛
Pokola	Ujlak, Olcsa, Koraj, Csernő, Pankota	Muszka	9
Butyin	Selingyia, Muszka, Világos, Ujpanát	Mikalaka, Arad mel.	11⅛
Józsáshely m.	Garabonez, Szlatina, Gros	Kaprucza	4⅛
Brad	Kristyor, Mihályfalva, Bucsesd	Bucsesden tul	3⅜
Tör. Kanizsa	Oroszlámos, Perjámos, Ujarad, Lippa, Birkis	Pozsegán tul	27
Szöreg	—	a szöregi vasuti állomás	0⅞
Nagyfalu	Varjas, Sz. András	a sz. andrási csárda m.	5⅜
Temesvár	Fibis, Allios	Ujfalu mel.	6⅛
Lippa	Sistarovecz, Székás, Balincz, N. Kostély	Kis Kostély	6⅝
Zabálcs	Bruznik, Barra, Fadinák	Balincz	3⅜
Kiszetó mel.	Bálincz, Rakita, Facset, Kápolnás, Valemáre	Valemárén tul	8
Kossova	Kurtya, Nadrág, Zsidóvár, Turkova, Pestyere	Mácsova mel.	12
Lugos	Szinerszeg, Buziás, N. Kövéres	Tör. Szákos m.	5⅞
Lugos mellett	Ezeres, Bogsán, Dognácska	Kákova	10
Ezeres	Kölnik, Lupák, Zsuczova	Székás mel.	4⅞
Ezeres	Prebul, Delinyest, Valeboul	Zsuppa mel.	4
Kudricz	Markovecz, Kákova, Oláh és N. Oravicza, Stajerdorf	Stájerdorfon tul	6
Német Oravicza	Makovistye, Német Szászka, Kohldorf	Ujmoldován tul	6
Ol. Oravicza	Rakasdia, Nikolincz	Nikolinczen t.	3⅞

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyéknek, hol az ut keresztül vonul
191	Strázsa-mehádia	Krassó
192	Temesvár-wolfsbergi	Temes, Krassó
193	Temesvár-fehértemplomi (a zsebely-csákovai ágazattal)	Temes
194	Zsidovin-ujvidéki (a birda-vojteki ágazattal)	Temes, Torontál, Bács (határőrvidék)
195	Arad-titeli	Torontál
196	N. Becskerek-n. kikindai	Torontál
197	Palánka-pétervárad	Bács
198	Palánka-szegedi	Bács
199	Palánka-zombori	Bács

Folyó szám	Neve az államutnak	Neve azon megyéknek, melyeken az ut keresztül vonul
I	Buda-bécsi	Pest, Esztergam, Komárom, Győr, Mosony, Posony
II	Buda-gráczi	Pest, Fehér, Veszprém, Zala, Vas
III	Buda-eszéki	Fehér, Tolna, Baranya
IV	Pest-duklai	Pest, Heves, Borsod, Abaúj, Sáros
V	Pest-vácz-kassai	Pest, Nógrád, Gömör, Abaúj, Torna
VI	Pest-pétervárad	Pest, Jászkunkerület, Bács
VII	Mohács-varasdi	Baranya, Somogy, Zala
VIII	Fridó-varasdi	Zala
IX	Szegszárd-veszprém-sopronyi	Tolna, Veszprém, Somogy Soprony
X	Szegszárd-kaposvári	Tolna, Somogy
XI	Barcs-kaposvár-boglári	Somogy
XII	Tapolcza-nagykanizsai	Zala

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	Megközelitő hossz. mértföldekben
Strázsa mel.	Jám, Nikolincz, Makovistye, Német és Oláh Szászka	Stancsilovai csárda m.	6
Temesvár	Tör. Szákos, Rittberg, Zsidovin, Bogsán, Kölnik, Resicza	Franzdorfon tul	13 3/8
Temesvár	Saág, Zsebely, Detta, Versecz	Strázsa előtt	12
Gertenyes	Moriczfeld, Detta, Módos, N. Becskerek, Aradácz	Ujvidék mel.	18 2/8
Perjámos	Lovrin, Zsámboly, N. Becskerek, Ecska	Écskán tul a határőrvid.	13 3/8
Sz. Mihály m.	Melencze	Beodra	4 3/8
Ó Palánka	Glózsán, Ó és Uj Futak	Ujvidék	5 2/8
Glózsán	Kulpin, N. Kér	Sz. Tamás	4 7/8
Ópalánkai kikötő	Sztapár, Hodzság	Zombor	8
		összesen	1701 7/8

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	hossza mértföldekben
Buda	Táth, Ó Szőny, Győr, Mosony, Oroszvár, Posony	Posonyon tul az orsz. határa	26 4/8
Buda	Martonvásár, Székesfehérvár, Veszprém, Tapolcza, Vasvár, Körmend, Radafalva	Radafalván t. az orsz. határa	37 3/8
Érd mellett	Adony, Földvár, Tolna, Szegszárd, Mohács, Baranyavár	Eszék	30 3/8
Pest	Gödöllő, Hatvan, Gyöngyös, Miskolcz, Kassa, Eperjes, Bártfa	F. Komárnikon tul az orsz. hat.	51 7/8
Pest	Vácz, B. Gyarmat, Losoncz, Rimaszombat, Rosnyó, Torna, Szepsi	Kassa	36 7/8
Pest	Soroksár, Kalocsa, Baja, Szabadka, Ujvidék	Pétervárad]	42 2/8
Mohács	Pécs, Kaposvár, N. Kanizsa, Letenye, Csáktornya	Csáktornya	30
Ternovecz m.	Nedelicz	Varasd	1 6/8
Szegszárd	Hőgyész, Veszprém, Pápa	Jobbaháza	26
Hőgyész	Dombovár	Kaposvár m.	6 4/8
Barcs	M. Lad, Kaposvár, Öreglak	Boglár	14 3/8
Tapolcza	Keszthely, Kiskomárom	N. Kanizsa	9 7/8

Folyó szám	Neve az államutnak	Neve azon megyéknek, melyeken az ut keresztül vonul
XIII	Győr-keszthelyi	Győr, Veszprém, Zala
XIV	Győr-sopronyi	Győr, Soprony
XV	Posony-varasdi	Posony, Mosony, Soprony Vas, Zala
XVI	Szered-hodonin-brünni	Posony, Nyitra
XVII	Diószeg-jablunkai	Posony, Nyitra, Trencsén
XVIII	Csacza-szaibusi	Trencsén
XIX	Nagyszombat-krakkói	Posony, Nyitra, Bars, Hont, Zólyom, Liptó, Árva
XX	Nyitra-tornóczi	Nyitra
XXI	Komárom-érsekujvári	Komárom, Nyitra
XXII	Esztergam-trencsén-hrozenkai	Esztergam, Bars, Nyitra, Trencsén
XXIII	Ipolyság-Szobbi	Hont
XXIV	Vácz-zólyomi	Nógrád, Hont, Zólyom
XXV	Makó-szolnok-zólyomi	Csanád, Csongrád, Jászkunkerület, Heves, Nógrád, Gömör, Zólyom
XXVI	Tiszolcz-szandeczi	Gömőr, Szepes
XXVII	Rozsnyó-krakkói	Gömör, Szepes
XXVIII	Eperjes lőcsei	Sáros, Szepes
XXIX	Bártfa-szandeczi	Sáros
XXX	Kassa-csernoviczi	Abaúj, Zemplén, Ung, Bereg, Ugocsa, Marmaros
XXXI	Sziget-kirlibábai	Marmaros
XXXII	Miskolcz-tokaj-kolosvári	Borsod, Zemplén, Szabolcs, Szatmár, Közép-Szolnok, Kraszna
XXXIII	Tokaj-ungvári	Zemplén, Ung
XXXIV	S. a. ujhely-duklai	Zemplén, Sáros
XXXV	Nyiregyháza-lembergi	Szabolcs, Ung
XXXVI	Lemberg-kolosvári	Bereg, Ugocsa, Kővárvidék
XXXVII	Debreczen-miskolcz-rózsahegyi	Bihar, Szabolcs, Borsod, Gömör, Liptó
XXXVIII	Debreczen-temesvári	Bihar, Arad, Temes
XXXIX	Debreczen-técsői	Bihar, Szatmár, Marmaros
XL	Nagyvárad-kolosvári	Bihar

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	hossza mértföldekben
Győr	Tét, Pápa, Devecser	Tapolcza	13 1/8
Győr	Csorna, Kapuvár, F. Sz.Miklós	Soprony	11 3/8
Soprony	Köpcsén, Soprony, Kőszeg, Szombathely, Körmend, A. Lendva, Csáktornya	Nedelicz	32
Szered	Szenicze, Holics	Hodoninon tul Morvába	9 6/8
Diószeg	Szered, Pöstyén, Trencsén, Illava, Zsolna, Csacza	Szvercsinovecczen tul Szileziába	27 5/8
Szvercsinovecz	Skalicz	Skaliczon tul	1 5/8
N. Szombat	Galgócz, Nyitra, Léva, Selmeczbánya, Beszterczebánya, Rózahegy, Alsókubin	Potvilken tul Gácsorsz.	39 1/8
Nyitra	Csabaj	Tornócz	2 7/8
Komárom	Ó Gyalla	Érsekujvár	4 1/8
Esztergam	Nagykálna, Ar. Marót, Trencsén	Dietrom mel.	22 4/8
Ipolyság	Mikola, Letkés	Szobb	5 1/8
Rétság mel.	Ipolyság, Németi, Korpona, Dobronyiva	Zólyom	12 2/8
Makó	Szolnok, Eger, Losoncz	Zólyom	46 1/8
Tiszolcz mel.	Murány, Poprád, Késmárk, Lubló	Mnisek	14 7/8
Rozsnyó	Igló, Késmárk, Béla, Ófalu	Nedecz mel.	14 1/8
Eperjes	Bertótfalva, Szepesváralja	Csötörtökhely	9
Bártfa	Sárpatak, Rakitó, Tarnó	Musinka mel.	2 3/8
Kassa mellett	Gálszécs, N. Mihály, Ungvár, Munkács, T. Ujlak, Huszt Sziget	Körösmezőn t.	44 1/8
Trebusa mel.	Bisztra, Visó, Borsa	Kirlibába	15 5/8
Zsólcza	Tokaj, Nyiregyháza, Nagykároly, Tasnád, Szilágysemlő	Ziláhn tul	32 5/8
B. Keresztur	S. a. Ujhely, K. Helmecz	Csap	10 6/3
S. a. Ujhely	Gálszécs, Varanno, Sztropko	Szvidnik	15
Nyiregyháza	Bogdány, Ungvár, Berezna	Uzsokon tul	24 2/8
Vereczkén tul Gácsorsz.	Beregszász, Tiszaujlak, Halmi, Nagybánya, N. Somkut	K. Nyiresen t. Erdélybe	33
Debreczen	Miskolcz, Rimaszombat, Szentmiklós	Rózsahegy	37
Debreczen	Ber. Ujfalu, Nggyvárad, Nagy-Szalonta	Temesvár	32
Debreczen	Vámospircs, N. Károly, Szatmárnémeti, Avasujváros	Técső mellett	23 5/8
Nagyvárad	Mezőtelegd, Élesd, Báród, Feketető	—	10 1/8

Folyó szám	Neve az államutnak	Neve azon megyéknek, melyeken az ut keresztül vonul
XLI	Nagyvárad-dévai	Bihar, Zaránd
XLII	Csaba-déva-nagyszebeni	Békés, Arad, Zaránd
XLIII	Szeged-aradi	Torontál, Arad
XLIV	Szeged-temesvári	Csongrád, Torontál, Temes
XLV	Temesvár-nagyszebeni	Temesvár, Krassó
XLVI	Lugos-orsovai	Krassó
XLVII	Lugos-versecz-pancsovai	Krassó ,Temes
XLVIII	Bezdán-n. kikinda-lovrini	Bács, Torontál
XLIX	Baja-zombori	Bács
L	Kalocsa-debreczeni	Jászkunkerület, Pest, Békés, Bihar, Heves
LI	Kőrösladány-nagyváradi	Békés, Bihar

Ezekből látni való, hogy az uj uthálózatba fölvett országos utak száma 199, az államutaké pedig 51, tehát mindkettőé összevéve 250; továbbá kiderül, hogy az inditványozott országos utak összes hossza . . . $1701^{7}/_{8}$ mérföld
az államutaké . . . . . $1032^{1}/_{8}$ „

s így összesen 2734 m. f.

Szembe állítván ezen vonalokat a mostan fennállókkal, kitünik, hogy amazok száma 258
ezeké pedig 30

összesen 288

levén, a javaslatba foglaltaké . . . . . 38-czal csekélyebb ugyan, de hossza a régieknél annyival nagyobb, mivel azonos irányu vonalok a lehetőségig egybe olvasztattak.

Innét van, hogy midőn a jelenlegi országos és államutak hossza csak : $1750^{7}/_{8}+587^{5}/_{8}=2338^{4}/_{8}$ mértföldre terjed, a javaslat szerinti utak együttes hossza . . . . . 2734 „

az az . . . . . $395^{4}/_{8}$

mértfölddel többre rúg.

Kezdőpontja	Közbeeső nevezetesebb helyek	Végpontja	hossza mértföldekben
Nagyvárad	Harengmező, Belényes	Csucs	15⅜
Csaba	Gyula, Butyin, Körösbánya	Boitzán tul	25⅞
Kis Zombor	Makó, Nagylak, Pécska	Arad	9⅞
Szeged	N. Sz. Miklós, Lovrin, Bilét	Temesvár	14⅝
Temesvár	Rékás, Lugos, Facset, Kosiva	Kosoviczán t.	14⅝
Lugos	Szakul, Zsupa	Zsupán tul	5
Lugos	M. Szákos, Vermes, Zsidovin, Kudricz, Versecz	Ulma mellett	14
a kis kőszegbatinai kikötő	Bezdán, Zombor, Ó Becse, Török Becse, N. Kikinda,	Lovrin	23
Baja	Vaskut, Gákova	Zombor	6⅛
Foktő Kalócsa mellett	Keeskemét, Szarvas, Körösladány	Ber. Ujfalu	32⅝
Körösladány	Okány, Harsány	Nagyvárad	9⅞
		összesen	1032⅛

A két osztályzatokat egymástól elkülönitvén, lesz az országosak hossza : 1750⅞—1701⅞=49 mértfölddel kisebb, ellenben az államutaké :
1032⅛—587⅝=444⅛ mértfölddel nagyobb mint a mostaniak hossza.

Miután ezen számok egybevetéséből látjuk, hogy az uj hálózat mintegy 395⅛ mértfölddel több utat foglalal magában, e részben pedig biztosan feltehető, hogy ugyanannyi csinálatlan úttal szaporodott az uthálózat, önkényt azon kérdés merül fel, vagyon mennyivel fognak növekedni az együttes költségek, melyek, az uj javaslatot véve alapul — a még csinálatlan utak és utrészletek teljes megépitésére szükségesek ?

A feleletet szolgáltatják az értekezésem kezdetén fejlesztett költségelések, melyek szerint 633 mértföld tökéletes helyreállitására mintegy 35,500,000 frt igényeltetik; s miután ehhez most még 395 mértföld hozzá járúl, ennek költsége a következő aránylatból található :
633 : 395=35,500,000 : x-hez a miből

$$x=\frac{395 35{,}500{,}000}{633}=20{,}900{,}000 \text{ frt.}$$

Az államutak tárgyalásánál azonkivül meg volt mutatva, hogy a még csinálatlan 91¾ mértföld körülbelől 7.300,000 frtba kerülend; ha tehát e három tétel egybe foglaltatik, a következő eredményre jutunk :

1-ször. A mostani állapot szerint természetes karban létező 633 mfld. út igényelni fog. . . . . 35.500,000 frt

2 szor. Az ujonnan hozzá járuló 395 mértföld . . . . . 20.900,000 frt.

s végre 3-szor. A 91 ¾ mértföld hosszu csinálatlan államutak . . . . . 7.300,000 frt.

tehát az 1119¾ m. f. összesen : 63.700,000 frt.

Azon esetben, hogyha a főközlekedések jövőre is a birodalom közös ügyei közt foglalnának helyet, magától értetik, hogy e roppant költség fedezéséhez az állami kincstár köteles volna aránylagos részlettel hozzájárulni. Ezen részlet igen jelentékennyé válnék, ha az uj javaslathoz képest szaporítatnának az államutak, mert csinálatlan szakaszaiknak hossza ekkor körülbelül 259 m.fldel növekednék, mely a már fenálló s szinte még természetes állapotu 91 m. fldel együtt kerék számmal 350 mfldre menne, az ország terhére ellenben 1119 —350 azaz 769 m.fld maradna.

Ha e két szám közt a 63700000 frt aránylagosan elosztatik,

az állami kincstárt közelitőleg illetné . 20.00,000 frt.

az országot pedig . . . . . 43700,000 frt.

Azonban fel nem tehető, hogy állam utaink ezentul is birodalmi kezelésben maradjanak, hanem inkább hihető, hogy azok ismét az ország teendői közé vissza fognak helyeztetni.

Ekkor az állami és országos utak közt eddigelé volt különbség magától elenyészvén, magunk erejére leszünk ugyan utalva, de a dolog lényege nem fog in ultima analysi valami aggasztó változáson keresztül menni, különösen azért nem, mert a mostani rendszer mellett Magyarország egyetemes adózó lakossága épen ugy járul a többi tartományok államutaihoz, mint ezek viszont a mieinkhez, csupán azon figyelemre méltó különbséggel, hogy a Lajtán tul aránylag sokkal több államút létezvén, a kölcsönös hozzájárulásban Magyarország nyilván tul van terhelve.

Ellenben megszünvén e tekintetben a viszonyos állapot, megszünik a kölcsönös hozzájárulás is, az ebből eredő megtakarítás pedig az országban marad, saját utaink czélszerü beruházására levén fordítható.

A mi végre az uj úthálózatba fölvett állam és országutaknak egyes megyékre eső kiterjedését illeti, e részben a következő átnézet szolgál felvilágositásul:

Az új hálózatba fölvett országos- és állami-utaknak hossza, megyék szerint kimutatva.

Folyó szám	A megye vagy kerület neve	A javaslat szerinti országos utaknak hossza mértföldekben	állami utaknak hossza mértföldekben	Összes hossza mértföldekben
1	Abaúj	31	18 6/8	49 9/8
2	Arad	35 3/8	26 7/8	62 2/8
3	Árva	16 2/8	9 6/8	26
4	Bács	50	43	93
5	Baranya	32 2/8	19 6/8	52
6	Bars	28 2/8	15 2/8	43 4/8
7	Békés	31 6/8	15 6/8	47 4/8
8	Bereg	19 6/8	20 4/8	40 2/8
9	Bihar	60 6/8	59 4/8	120 2/8
10	Borsod	24 2/8	17 6/0	42
11	Csanád	12 6/8	7 2/8	20
12	Csongrád	33 1/8	7 3/8	40 4/8
13	Esztergom	7 4/8	6	13 4/8
14	Fehér	48 0/8	17 4/8	66 2/8
15	Gömör	40 1/8	35 1/8	75 2/8
16	Győr	20 6/8	11 6/8	32 4/8
17	Hajdú kerület	3 6/8	0 6/8	4 4/8
18	Heves	55 2/8	29 4/8	84 6/8
19	Hont	16 3/8	18 3/8	34 6/8
20	Jászkún kerület	44 1/8	7 1/8	51 2/8
21	Komárom	41 4/8	10 4/8	52
22	Közép-Szolnok	27 5/8	7 3/8	35
23	Krassó	77 6/8	19	96 0/8
24	Kraszna	9 5/8	4 1/8	13 6/8
25	Kővár vidéke	9	5 5/8	14 6/8
26	Liptó	10 7/8	12 1/8	23
27	Mármaros	47 4/8	34 2/8	81 6/8
28	Mosony	26	11 4/8	37 4/8
29	Nógrád	32	20 4/8	52 4/8
30	Nyitra	60 6/3	22 4/8	83
31	Pest	51	55 2/8	106 2/8
32	Posony	50 6/8	9	59 6/8
33	Sáros	19 7/8	22 5/8	42 4/8
34	Soprony	38 2/8	21	59 2/8

Folyó szám	A megye vagy kerület neve	A javaslat szerinti országos utaknak hossza mértföldekben	állami utaknak hossza mértföldekben	Összes hossza mértföldekben
35	Somogy	53 5/8	30 1/8	83 6/8
36	Szatmár	36 7/8	29 1/8	66
37	Szabolcs	26 1/8	22 5/8	48 6/8
38	Szepes	19 7/8	25 3/8	45 2/8
39	Temes	60 6/8	24 2/8	85
40	Tolna	15 4/8	25 2/8	40 6/8
41	Torna	5	3 2/8	8 2/8
42	Torontál	38 4/8	22 2/8	60 6/8
43	Trencsén	35 3/8	26 3/8	61 6/8
44	Turócz	15 2/8	—	15 2/8
45	Ung	10	24 2/8	34 2/8
46	Ugocsa	4	11 6/8	15 6/8
47	Vas	87 6/8	19 1/8	107 2/8
48	Veszprém	33 4/8	26 6/8	60 2/8
49	Zala	79 5/8	38 7/8	118 4/8
50	Zaránd	5 2/8	10	15 2/8
51	Zemplén	44 2/8	34 2/8	78 4/8
52	Zólyom	16	15 2/8	31 2/8
	Összesen	1701 7/8	1032 1/8	2734

Ebből látni való, hogy a többi közt Bihar megyére nagy kiterjedéséhez képest 120 2/8 m. föld esik, holott a kis Torna megye csak 8 2/8 mértfölddel bir; s igy látni való az is, hogy az egyes megyék területei, a mennyire lehetett, figyelembe vannak véve az utak ezen uj rendezésénél.

Mind ezek után kénytelen vagyok még egyszer bevallani, hogy a fennebbiekben első és szerény kisérletként inditványozott javaslat, kétségtelenül, sok hiányban szenved s mint egyes ember gyarló erejéből eredő mű a tökély jellegét korántsem viselheti magán, hanem végleges megállapodásáig mindenesetre még lényeges javitásokra kell, hogy keresztül vezettessék, főképen azon esetben, ha az országos gazdasági egyesület hazánk vasuti kérdését fejtegető két emlékirata nem marad puszta holt betű, hanem valósulni fognak mind azon nagyszámu vaspályák, melyek ezen jeles emlékiratokban hazánk kereskedelme s jobbléténck előmozditására ritka alapossággal terveztettek. —

Idáig érkezvén, legyen szabad még egy rövid pillantást országos utaink mostani állapotára vetni, s ebből következtetést vonva a jövőre különösen azon kérdést megpenditeni, ha vajjon a jelenleg gyakorlatban álló utépitési és fenntartási rendszer további alkalmazásától várhatók-e oly előnyök és eredmények, hogy annak ezentuli fennmaradása óhajtandó, avagy nem volna-e czélszerübb, helyette más eszközhöz folyamodni, hogy közlekedéseink gyorsabb haladásában megfelelőbb siker biztosittassék?

Ha a multra tekintünk vissza, általában tapasztaljuk, hogy országos utaink állapota, némely megyéket kivéve, inkább roszabb lett, de semmikép sem jobb, mint volt 1848 előtt, s aggodalommal látjuk, miként a pólyáiban tengödő utcsinálás nálunk,—a helyett, hogy a mai kor igényeihez képest fejlödött volna, mindinkább hanyatlott az ország anyagi jólléte s vagyonosodásának nyilvános hátrányára.

Ezen szánandó hátramaradásnak egyik oka abban rejlik ugyan, hogy a természet maga igen mostohán bánt nálunk azon anyagi kellékek felosztásával, melyek jó utak életbe léptetésére föltétlenül megkivántatnak; — de lényegébe hatván a dolognak, az sem tagadható, hogy a bajnak má s befolyá sosabb kutfője mélyebben gyökeredzik s leginkább azon rendszerben rejlik, mely az országos utügynek kezelésében maiglan is mérvadó.

A fennálló utasitások szerint a közmunka kezelése, illetőleg ellenőrködésére, s igy maga az utcsinálásra is 1sö vonalban a kerületi szolgabirák, ezek után pedig a megyék vannak hivatva. Ámde a szolgabirák ezer meg ezer közigazgatási s törvénykezési ügyekkel annyira el vannak foglalva hogy az utcsinálásra, még ha különben értenének is hozzá és az idevágó szaktudománnyal s tapasztalattal birnának is, annyi időt szentelni nem képesek, mint a mennyit ezen sok munkával s fáradsággal járó feladat sikeres teljesitésére szükségképen szentelni kell.

A megyékben székelő mérnökök inkább csak szenvedőleges állásra vannak szoritva, miután ebbeli teendőjük főleg csak abban áll: hogy az évenként összeiratni szokott közerőről a megyei főkimutatást szerkesztik, hogy ezen erő

összeirása alapján az évi munka-előirányzatot, illetőleg költségvetést összeállitják; hogy a munkaköteles helységek közt az útszakaszokat kiosztják s ehhez képest a munka-feladatokat papirosan kiszabják; hogy az előforduló új épitkezések s javitásokról terveket és költségvetéseket készítenek s végül a közerővel eszközlött uti munkát az illető szolgabirákkal helyszínileg megvizsgálják s átveszik. — Igy tehát a szakértők, ezen utolsó functiót kivéve, leginkább csak számtalan, meddő szoba-munkára, nem pedig, mint a dolog természete kivánná,- gyakorlati müködésre vannak utalva.

Könnyen érthető, hogy az útmunka kezelésének ily czélellenes, mondhatni fonák felosztása mellett országos utainkon valami fényes eredményt kivívni eddigelé nem sikerülhetett s mind addig sikerülni nem is fog, mig ezen senyvedő állapoton gyökeresen orvosolva nem leend.

Mindezekhez járul még más főakadály, s ez : a jelen korszellemmel többé meg nem férő ingyenesen közmunka rendszere, mely Magyarhonban, fájdalom, még mind ez ideig épségben maradt, s teljes gyakorlatban van daczára annak, hogy a nép nyomasztó s aránytalanul felosztott terhét mélyen érzi s általános idegenkedéssel viseltetik a közmunka ingyen teljesitése iránt.

Igaz ugyan, hogy a régiek, nevezetesen a rómaiak hasonló rendszer mellett bámulatos müveket nagyszerü hidakat, utakat, vizvezetékeket és még romjaikban is csodálatra méltó emlékszerü épitményeket hoztak létre; ugy de, nem kell itt szem elől téveszteni azt, hogy ezen nagyszerü müvek egy részt légiói, más részt meghóditott tartományok népei, s a hatalmas Róma jármát nyögte rabszolgák veritékéből eredtek, mint valóságos kényszer munkák, a milyenek csak kényuralom alatt kedvelhetők, de az uj kor intézményeivel karöltve járó jogegyenlőség elvével többé meg nem férnek.

Innét van, hogy ha egyébb feudalis viszonyokkal a kényszermunka mégis átszállott a későbbi korszakra, Europa mivelt nemzetei az elavult rendszer árnyoldalain okulva, azt nem csak régen eltörölték már, hanem a legszebb sikerrel más, korszerübb intézményeket fogadtak el s léptettek életbe, a melyek most példák gyanánt szolgálván, bennünket meg-

győzhetnek arról, hogy az ingyenes közmunka feláldozása, ha okszerü intézkedéssel pótoltatik, Magyarországban is igen üdvös hatást fogna közlekedési eszközeink fejlődésére gyakorolni.

Hogy azonban e fontos kérdésben tisztán lássunk s ehhez képest elfogulatlanul itélhessünk, szükség, hogy mindenek előtt az országos közmunka ügyében fennálló utasitás lényegével ismerkedjünk meg s egyszersmind annak gyakorlati alkalmazása közben évek óta tett tapasztalotokhoz tájtékozás végett folyamodjunk.

Az országos közmunka alatt oly szolgálmányok értetnek, melyek a közmunkára kötelezettek egyéni kárpótlása nélkül rend szerint országos közlekedési czélokra, jelesen az ország és részben az álladalmi utakra fordittatnak.

Ezen közmunka kétféle :

1. Igás munka, mely igavonó szarvasmarha és lovak erejével szolgáltatik.

2. Kézi vagy gyalog munka, mely emberi erővel végeztetik. Az igás munka jellege az, hogy vonó állaton alapszik; a kézi munkáé pedig, hogy személyhez van kötve.

Közmunkára rendszerint az ország minden lakosa köteles; nevezetesen :

Vonó-állatoknak tulajdonosai igás munka teljesitésére kötelezvék; kik igavonó állatokkal nem birnak, kézi munkát tartoznak végezni. Szolgáltatik pedig minden egyes vonó állat utan évenként két igás napszám, minélfogva minden egyes vonó állat egyes vagy kettős fogatban, mint rendesen használtatni szokott, közmunkára évenként kétszer kiállítandó.

Minden házbirtokos, tekintet nélkül arra, egy vagy több ház birtokosa-e, évenként hat kézi napszámot szolgál; idegen házakban lakó egyének három kézi napszám teljesítésére kötelesek. Családtagok, akár önjogúak akár nem, rendszerint mind két esetben évenként három kézi napszámot szolgálnak.

Ezen kötelezettség alól fel vannak mentve :

A tizenhat évet még be nem töltött vagy a hatvan évet már tulhaladt lakosai az országnak; továbbá a nők általában;

azon szegődött szolgák, kik szolgálataikat teljesen másnak adják rendelkezés alá;

az országban törvényesen elismert minden vallásfelekezetek papi személyei;

a cs. k. katonaság;

az álladalmi tisztviselők és szolgák;

a cs. k. pénzügyőrök;

a népiskolákban alkalmazott tanitók;

a cs. k. hadsereg mindennemü fogatai;

a cs. k. póstafogatok; végre

a papi személyek azon fogatai, melyeket fiókközségeikben előforduló egyházi teendők teljesítésére használnak. —

Az országos közmunka minden évben Augustushó folyamában községenként (vagy is inkább személyenként) iratik össze az illető járásbeli szolgabirák vagy helyetteseik, szabad kir. városokban pedig a városi tanács által.

A szolgabirák készitik a községenként felvett összeirási kimutatásokból a járási kimutatást; ezekből készitetnek a megyei számvevő s a mérnöki hivatal közbenjöttével a megyei táblázatok, míg ezen utóbbiakból az országos épitészeti igazgatóság az országos kimutatást állítja össze.

Közmunka tartozását rendszerint mindenki tartozik leszolgálni; kész pénzzeli megváltása azonban bizonyos föltételek alatt megengedtetik.

Ezen megváltásról szintén állíttatnak össze járási, megyei s országos kimutatások.

Közmunkára kiki tulajdon költségén s azon eszközökkel és szerszámokkal köteles kiállani, melyekkel saját munkáit végezni szokta.

Az idő pedig, melyet a közmunkát teljesítő jövet és menet eltölt, illetőségébe rendszerint beszámitatik, jelesen ha a munkahely a munkaköteles lakhelyétől szekérre nézve egy, kézi munkásokra nézve fél mértföldnél távolabbra esik.

Gazdasági tekinteteknél fogva a sürgős mezei munkák tartama alatt a közmunka leszolgálása nem követeltethetik.

A természetbeni közmunka rendszerint azon közigazgatási évben leszolgáltatandó, a melyre összeiratott. Mulasztás esetében az illető munkakötelezett a megállapitott váltsági ár

háromszoros összegében marasztaltatik el; ha pedig ezen birságot fizetni nem képes, az elmulasztott munkát természetben háromszorosan teljesiteni köteles.

Egyébiránt nem türhető, hogy munkaképes férfiak helyett, gyermekek, nők és aggastyánok használtassanak a közmunka teljesítésére.

Az országos közmunka, az annak megváltása folytán bevett pénzösszletek, továbbá a fennérintett birságokból nyert pénzek s végre az országos utvonalok mentén létező némely hidak vámjövedelme képezik tehát az országos épitő alapot.

Az ennek terhére eső uti munkálatokról s ez utóbbiak mi módoni fedezéséről a megyei közönségek a melléjök rendelt épitészíti közegek közbenjárásával előleges évi költségvetést készitenek, a következőkre figyelmezvén:

a) mennyi az összeirt kézi és igás napok száma;

b) hány napszámból áll az államutakra, és

c) az országos utakra igényelt természetbeni közmunka; mely munka mennyiség ennél fogva természetben fenntartandó;

d) hány közmunka-napszám lesz megváltható;

e) hány közmunka napszám fog valószinüleg megváltatni;

f) mely összeget képez ennélfogva a közmunkaváltsági pénz;

g) mekkora az álladalmi utakon felhasználandó közmunka értéke;

h) hány mértföldhosszuságúak a megye területén levő s vámolható álladalmi utak és hidak; s végre

i) mily nagy a megyére nézve megállapitott váltsági ár?

A ki figyelemmel kisérte az imént elmondottakat, azonnal észreveheti, hogy az ingyenes közmunka ügye végtelen bonyodalomban szenved, s azért gyakorlati alkalmazásában is birhatlan nehézségekkel küzködik; de nem is a legigazságosabb alapra levén fektetve, igen természetes, hogy a dolgozó nép általános ellenszenvével találkozik.

Mily roppant munkát és fáradságot okoz a többi közt már csak a közerőnek évenként ismételt összeirása? mely mindamellett, hogy mázsa számra érkeznek be az összeirási táblázatok, majd mind hiányos; mert a községek előjárói s a

többi lakosok érdeke közös levén, amazok nemcsak hogy nem akadályozzák, hanem még előmozditják a módot, mely alatt a község a közmunka alól legügyesebben kivonhatja magát, jelesen akkor, midőn a szolgabirák, számtalan hivatalos teendőik miatt, a helyszinre személyesen megjelenni akadályoztatnak. — E mellett az összeirásoknak a központban való rendezése és egybefoglalása, valmint több hatóságon keresztül menő tárgyalása húzamos időt kiván meg, az összeirások tehát későn érkeznek vissza a megyékbe; a munka feladatok pedig sokszor Junius előtt nem állapithatók meg; a tettleges végrehajtás szinte elkésik s igy minden rendszeres munka és kezelés meghiusulván, az év lefolytával néha a szolgálmányok fele sincs bevégezve.

Más baj az, hogy a mezei munkák közben nem kötelezhetnek a közmunkások akkor megjelenni, mikor a legszükségesebb volna, de különben sem jelennek meg pontosan; igy különösen a kavicsolási munkák legczélszerübben nedves őszi időben eszközöltetnek, ilyenkor azonban a többnyire silányul ruházott közmunkások irtóznak a hely szinére kimenni, hanem inkább otthon maradnak a fütött szobában, a szüken kimért uti személyzet pedig kénytelen számtalan járásokat eredmény nélkül tenni, ez által saját hivatásától tökéletesen elvonatván.

Máskor meg töméntelen közmunkás jelen meg egyszerre, s ekkor a munka tetszésük szerint folyik, mert sem beokult utkaparók, sem rendszeres felügyelők kellő számban nincsenek s nem is lehetnek azért, mivel az országos épitő alap leginkább csak nyers erőből áll, csekély pénztára ellenben majd nem mindenkor fenékig ki van merülve. Igy valóban nem csoda, hogy a már különben is csekély munkatartozás elporlik észrevehető eredmény nélkül.

Fokozzák a veszteséget még számtalan más visszaélések, melyek a közmunka erő hová forditására nézve napi renden vannak. — Itt például butorok szállitására használtatik ezen erő, ott a megyeházakból havat kihordani, és viszont tüzi fát oda szállitani kénytelen, itt valamelyik uti biztos szántóföldjeit mivelteti vele, ott egy befolyásos rokon szerződésileg elvállalt kincstári zab- vagy gabna-szállitmányokat

eszközöltet általa; itt ügyes ürügy alatt (a mint ez 1848 előtt is történt) magán épitkezésre, ott falusi utak tatarozására fecséreltetik el az országos közerő, a dolog nem vétetvén az illetők részéről szigoruan azért, mert csak i n g y e n munkáról van szó, mely, okoskodásuk szerint, az országnak amugy sem kerül semmibe; de fokozza a kárt elvégre még az is, hogy a közmunka-köteles nagy ellenszenvvel viseltetvén az ingyen munka iránt, ennek elkerülése végett minden módot és cselt követ el, annál is inkább, mivel őt ezen törekvésében esetleges körülmények is segitik, alkalom nem hiányozván arra, hogy majd templom-épites, majd folyó- vagy patakszabályozás, majd marha és tüzvész tekintetéből, hol egyes községek, hol egész vidékek a közmunka alól fölmentetnek, nem is tekintva azt, hogy mennyire függ a munka teljesítés a végrehajtó közegek egyéni erélyességétől, e tekintetben számos példa tényül felhozathatván, hogy miglen némely járások lerovják a szolgálatot, addig mások egy vagy két, sőt több évi tartozásokkal következetes adósai maradnak az országos épitő alapnak.

Hozzá járul még azon sajnos tapasztalás, hogy itt ott épen az előkelők és vagyonosabbak a helyett, hogy jó példával mennének elő, sok esetben nem rovják le a munka feladatokat, hanem azokkal hátralékban maradnak, minden büntetés és kellemetlen következés nélkül. Ezen mulasztás s még inkább a hanyag községek tétlensége a szorgalmatosak között is ragályos nyavalyaként elharapódzik, azokat lehangolja, s elvégre is az erkölcsiség sülyedésének örvénye felé vezet, a nép pedig a helyett, hogy üdvös munkásságra serkentetnék, inkább csak azon törekszik, hogy miként lehessen munkatartozása alól legügyesebben menekülni, s e czél elérésére folytonos harczba állitja magával a végrehajtó hatalmat.

De ha végképpen meggondoljuk, hogy a közmunkások a munkahelytől sokszor távol lakván, két, három, sőt több mértföldre utazni kénytelenek; hogy ezen mozgalom nem csak a munkásokra nézve felette nyomasztó, hanem, mivel a jövet s menetet azoknak munkatartozásába be kell számitani, az országos épitő alap is tetemesen megrövidittetik; ha megfontoljuk, hogy a közmunkások csak silány, rosz szerszá-

mokkal birnak, melyekkel jó munkát, jelesen a kő és kavics fejtésnél, teljesiteni nem képesek,hogy nem ritkán csak fiúk, leányok, vagy gyenge aggastyánok, és azok is csak délelőtti 10—11 órakor jelennek meg, délutáni 3—4 óra tájban már ismét haza sietvén; hogy számos megyében, kő hiány miatt, csinált utak még nem létezvén, a közerő legfeljebb a töltéseken támadó gödrök és kátyúk kiegyengetésére, kerékvágányok behuzására, utárkok készitésére s több e féle sisiphusi munkákra elfecséreltetik; ha továbbá el nem felejtjük, hogy az utbiztosok utasitásilag felvannak hatalmazva bizonyos mennyiségü igáserőt hivatalos utazásaikra felhasználni, és sokan közölük e czim alatt a közerőt ugyancsak kizsákmányolják; ha végül figyelemre veszszük, hogy a gyalog és igás napszámok közti arány némely vidéken oly annyira kedvezőtlen, hogy azoknak czélszerü és kimerítőleges felhasználása lehetetlenné válik, ha mindezeket, mondom, mérlegbe vetjük, nem lehet el nem hinnünk, hogy a természetben teljesitendő közmunka fennállásáig közlekedési eszközeink, — fájdalom a haza anyagi érdeke s jólétének érzékeny kárára — tökélyre emelkedni csakugyan nem fognak.

De nem felelhet meg ezen rendszer a mai kor igényeinek — a mint emlitve volt — még azért sem, mert a közmunka tartozás nem levén igazságos alapra fektetve, aránytalanul nehezedik az ország egyes polgáraira.

Igy például egy 100,000 forint értékü ház tulajdonosa, az utasitás szerint csak h a t gyalog napszámmal járul a közmunkához, járul épen ugy mint egy 200 frt értékü házzal biró zsellér, egy féltelkes gazda pedig, kinek összes telki birtoka két három ezer forintot, silány vidéken csak 6—700 forintot vagy ennyit sem ér, a maga négy ökre után n y o l c z igás napszámot tartozik dolgozni.

Szint ily kirivó aránytalanságot mutat az egy telkes gazda és nagyobb földbirtokos közti összehasonlitás; mert a tapasztalás szerint például egy a legelő illetőséggel együtt mintegy 30 hold földdel biró telkes gazda, belterjes gazdaságához, csak nem kivétel nélkül n é g y igavonó állattal van ellátva, míg egy nagyobb, mondjuk 1000 hold földbirtokosa csak min-

den 100 hold föld és rét után tart egy négy igás marhából álló fogatot.

A harmincz holdas földbirtok tehát nyolcz igás napszámmal, ellenben az 1000 holdas birtok csak 8×10 az az 80 ily napszámmal járul a közlekedési teherhez, következkezésképen a 34- szer nagyobb birtok nem visel, a mint az osztóigazság magával hozná, 34-szer, hanem csak 10-szer nagyobb terhet; ezen különbség pedig a szerint növekedik, a mint a földbirtok nagyobbodik.

A közmunka fősúlya, mint ezt már eddigelé is láttuk, igavonó állatra van vetve, miből önként következik, hogy a nemzet azon osztályai, melyek vonó állatokat tartani kénytelenek, legsulyosabban érzik a közmunka terhét; már pedig Magyarország kiválólag földmivelő ország levén, önként következik az is, miként ezen teher leginkább csak a földbirtokost, más szóval a földmivelőt sujtja, tekintet nélkül arra, hogy a nemzeti gazdászatnak épen ezen legjelentékenyebb ága „a földmivelés" ily nyomás alatt sinlődvén, nem emelkedhetik fel azon állásra, melyet honunk anyagi érdekeinek előmozditására elfoglalni kellene.

Ellenben mily elenyésző parányisággal járulnak, a jelen gyakorlat szerint, a közlekedések előállitásához mind azon tényezők, melyek esetleg vonó állatokkal ugyan nem, de másként annál nagyobb vagyonnal birnak s a jó utak előnyeit épen ugy, sőt sokkal nagyobb mérvben élvezik, mint a földmivelő osztály?

Igy nevezetesen a gazdag tőkepénzesek, vagyonos házi urak, s nagyban üzérkedő kereskedők, kik ezrekre menő jövedelmeik daczára csak hat, illetőleg három gyalog napszámmal, tehát épen csak annyival járulnak a közmunkához, mint a legszegényebb zsellér; igy a sok kézmüves, iparos és gyárosok, de különösen az országban létező vaspálya, gőzhajózási társulatok s más oly vállalatok, melyeknek élete és fölvirágzása első vonalban csak jól rendezett s jó karban álló utaktól várhat állandó lendületet.

Mindezek bizonyára inkább csak hiréről ismerik a közmunkát, terhéhez azonban alig járulnak valamivel hozzá; s ez az, a mi az igazság és egyenjoguság elvébe homlok egye-

nest ütközvén, az ingyenes közmunka iránt általános idegenkedést gerjeszt mind azoknál, kik ama kiváltságosak irányában tulterhelve tulajdonképen a jármot húzni kárhoztattak.

Annyi hiánya és árnyoldalai a fennálló rendszernek parancsolólag követelik, miszerint a közterhek ezen neme valahára okszerü s a mai korszellemmel megférő de egyszersmind igazságos alapra állított intézménynyel fölcseréltessék.

Mint minden más közteher felosztásánál, ugy itt is csak azon főelvhez kellene ragaszkodni, hogy a haszon arányában történjék a hozzájárulás, hogy tehát mindenki azon arányban járuljon az országos utak készitéséhez is, a melyben azokból hasznot huz.

„Ezen elv szerint" — igy szól Lónyay Menyhért, Hazánk anyagi érdekei czimü jeles munkájában, az országos vonalok az egész nemzetnek hasznára levén, viselje az orsz. utak költségeit az egész ország. Az által, ha valamely országban a fővonalok tökéletes utakkal láttatnak el, nyer az ország minden tagja, mert az egész nemzet tényező ereje, nemzeti gazdagsága növekszik, mi a nemzetnek minden tagjaira üdvös befolyással van. Hasznosak az országos utak a kereskedő osztálynak, mert jó közlekedési eszközök nélkül virágzó kereskedés nem is létezhetik, nyer az iparüző és gyáros osztály, mert ipara vagy gyára feldolgozásához szükséges nyers anyagokat s termékeket a termesztés helyéről az elkészítés helyére rendesen szállitani kell; de az elkészített árukat, eladhatás végett, az ország minden vidékeibe ismét szét kell küldeni; nyer a földmivelő osztály, mert termékeit csak ugy adhatja el jó áron, ha a közlekedési eszközök által kereskedés, gyár és müipar virágzó állapotra emelkednek, és ha termékeinek árában, a tökéletesült közlekedési eszközök által a szállitási költség mindinkább kisebbedik; de végre nyer, ugy mond befejezésül a fentisztelt szerző, a tőkepénzes osztály, mely tőkéit csak ugy jövedelmezteti biztosan, ha a nemzet mind kereskedési, mind mü és gyáripari tekintetben emelkedésben van, és minden lakosok, kik utazásnál a tökéletesitett utaknak kényelmeiben részesülnek."

Mind ezeket figyelembe véve igénytelen nézeteim sze-

rint legigazságosabb s egyszersmind legsikeresebb is volna, hogy ha mindenki vagyona, illetőleg jövedelme arányában *kész pénzzel* járulna a közlekedési teherhez, mi végből a törvényhozás utján megállapítandó egyenes adó annyival volna pótolandó, a mennyi országos utaink folytatólagos kiépitésére s ápolására az évi előirányzat, illetőleg költségvetés szerint szükségeltetni fogna. — Mihelyt tehát az gyenes adó s az évi szükséglet meg volna határozva, egyuttal tudva lenne azon pótlék is, mely az országos utak szükségleteire az illető évben minden adó forint után megkivántatnék.

De ez ismét egy uj neme volna a sok adónak s nem vagyunk-e már különben is elárasztva számtalan megadóztatással? fognak sokan felkiáltatni!

Igaz, s magam is bevallom, miszerint az imént megpenditett eszme életbeléptetése az amugyis már tulcsigázott közadót még néhány millióval szaporitaná, de nem szabadulna-e egyidejüleg az ország egy oly nyomasztó teher alól, mely a nemzet bizonyos osztályaira, nevezetesen a földmivelőre most sulyosan nehezedik? s nem volna-e az oly adó, mely utaink javitására beruháztatván, a helyett hogy más adók módjára a külföldre vándorolna, egy fillérig az országban maradna, uj életet szerezvén a most pangó pénzforgalomnak kiváltképen a dolgozó szegényebb osztályok között?

Egyébbiránt nem is volna ezen ráfizetés oly nyomasztó és elviselhetlen, mint első pillanatra látszik, sőt merem állitani, hogy azokra nézve, kik a közmunkai szolgálatban jelenleg szerfelett igénybe vétetnek, a készpénzbeni fizetés inkább nyereség volna s valóságos könnyebbség mintsem uj terhelés.

Ezen állitásom helyes voltát igazolandó hivatkozom a következő táblás kimutatásra, mely részint az országos épitészeti igazgatóságnál szerzett adatok, részint a megyei mérnökök szives közlései alapján készült.

1865.

Folyó szám	Megye, kerület, város	Közmunka erő			váltsági ára egy					A váltság pénz összesen	
		két fogatu igás	egy fogatu igás	kézi	két fogatu igás napszámnak		egy fogatu igás napszámnak		kézi		
		napszámokban			fr.	kr	fr.	kr	kr	frt	kr
1	Abauj . . .	18,903	732	57,252	1	15	—	40	25	36,314	25
2	Arad . . .	36,291	1 360	124,308	1	12	—	65	30	78,822	32
3	Árva . . .	11,606	7,640	28,875	1	56	—	94	31	34,238	21
4	Bács Bodrog	65,363	2,138	195,879	1	15	—	65	30	135,320	85
5	Baranya . .	51,444	—	109,764	2	38	—	—	47	174,025	80
6	Bars . . .	19,348	558	49,383	—	76	—	45	22	25,819	84
7	Békés . . .	16,740	74	93,018	1	05	0	70	30	45,531	20
8	Bereg . . .	16,420	8	65,142	—	94	—	60	26	32,376	52
9	Bihar . . .	45,271	120	259,596	1	05	—	40	30	125,461	35
10	Borsod . .	20,544	656	73,848	1	06	—	56	24	39,867	52
11	Csanád . .	11,909	—	46,617	1	43	—	(72)	36	33,811	99
12	Csongrád .	13,187	—	59,208	1	15	—	—	28	31,743	29
13	Esztergom .	8,634	656	24,627	1	27	—	67	36	20,270	42
14	Fehér . . .	28,319	392	71,316	1	40	—	70	35	64,881	60
15	Gömör és Kis Hont . .	23,705	546	63,936	1	10	—	73	27	43,736	80
16	Győr . . .	13,343	548	39,006	1	38	—	87	36	32,932	26
17	Hajdu kerület	7,006	4	39,702	—	90	—	60	3	18,218	40
18	Heves és Külső Szolnok .	39,378	628	152,985	2	25	—	90	32	138,120	90
19	Hont . . .	14,537	1,066	38,778	—	90	0	60	24	23,029	62
20	Jász, N. és K. Kunság .	27,446	—	113,817	—	66	—	—	26	47,706	78
21	Komárom .	23,773	30	50,307	1	80	—	90	34	59,922	78
22	Kővárvidék .	6,106	—	35,775	1	50	—	—	30	19,891	50
23	Közép Szolnok	12,547	—	58,893	—	90	—	—	30	28,960	20
24	Krassó . .	35,361	216	160,578	—	95	0	63	27	77,085	09
25	Kraszna . .	3,440	—	31,521	—	90	—	—	30	12,552	30
26	Liptó . . .	13,118	—	33,519	—	84	—	—	20	17,722	92
27	Marmaros .	20,467	472	121,314	—	99	—	66	26	52,115	49
28	Mosony . .	17,488	1,114	36,075	2	—	1	33	25	45,4.6	37
29	N. Kikindai kerület . .	11,777	—	25,683	1	90	—	—	44	33,676	82
30	Nógrád . .	24,659	1,624	86,778	1	38	—	54	30	60,939	78
31	Nyitra . .	47,264	—	161,367	1	68	—	—	32	131,040	96
32	Pest-Pilis-Solt	66,693	—	220,785	1	40	—	—	32	164,021	40
33	Posony . .	40,740	444	1(6,992	1	24	0	82	26	78,699	6
34	Sáros . . .	17,785	814	54,363	—	90	0	60	21	27,911	13
35	Somogy . .	43,255	172	71,922	1	40	—	70	29	81,534	78
36	Soprony . .	27,872	3,306	79,785	1	65	—	90	34	76,091	10
37	Szabolcs . .	25,173	224	96,390	1	05	—	70	30	55,505	45
38	Szatmár . .	26,576	220	87,558	1	90	1	27	45	90,174	90
39	Szepes . .	17,373	2,040	59,898	1	35	—	80	27	41,258	01
40	Temes . .	51,814	2,648	261,597	1	5.	—	80	32	163,550	44

1865.

Mennyi készpénz szükségeltetnék oly eredmény elérésére, minő a közmunka erővel eszközöltetik		Egy 500 holdas birtok okszerü mivelésére sat. hány igás marha igényeltetik	Egy telkes gazda hány marhát tart gazdasági czéljaira	Mennyi egyenes adót fizet körülbelől			
				egy 500 hold. birtok		egy egész telkes gazda	
frt	kr			frt	kr	frt	kr
27,000	—	16	4	400	—	30	—
70,000	—	28	6	750	—	80	—
26,000	—	50	6	177	—	12	—
120,000	—	50	6	—	—	—	—
174,000	—	62	4	400	—	26	—
25,000	—	50	2	—	—	24	—
45,000	—	24	6	420	—	42	—
26,000	—	36	4	275	—	6	—
74,000	—	64	6	242	—	23	—
30,000	—	36	4	450	—	32	—
33,000	—	—	—	—	—	—	—
32,000	—	—	—	—	—	45	—
15,000	—	25	4	600	—	30	—
48,000	—	26	6	377	—	35	—
33,000	—	20	4	137	—	17	—
24,000	—	26	6	416	—	34	—
12,000	—	—	—	—	—	—	—
119,000	—	20	4	750	—	90	—
20,000	—	26	4	500	—	16	—
40,000	—	30	6	530	—	85	—
30,000	—	40	4	610	—	40	—
12,000	—	—	—	—	—	—	—
21,000	—	—	—	—	—	—	—
40,000	—	60	6	818	—	25	—
9,000	—	—	—	—	—	—	—
12,000	—	20	4	190	—	4	—
40,000	—	34	4	200	—	19	—
39,000	—	26	4	350	—	80	—
22,000	—	—	—	—	—	—	—
48,000	—	18	4	300	—	30	—
66,000	—	40	4	500	—	35	—
75,000	—	25	4	199	—	16	—
40,000	—	20	4	—	—	—	—
24,000	—	32	4	550	—	35	—
70,000	—	40	4	290	—	—	—
60,000	—	60	6	350	—	18	—
40,000	—	13	4	500	—	40	—
90,000	—	24	4	275	—	35	—
36,000	—	—	—	—	—	—	—
123,000	—	32	6	500	—	32	—

Folyó szám	Megye, kerület, város	Közmnnka erő			váltsági ára egy					A váltság-pénz összesen	
		két fogatu igás	egy fogatu igás	kézi	két fogatu igás napszámnak		egy fogatu igás napszámnak		kézi		
		napszámokban			fr.	kr	fr.	kr	kr	fr.	kr
41	Tolna . . .	33,753	154	107,238	1	08	0	72	30	68,735	52
42	Torna . . .	3,840	56	8,199	—	90	—	45	38	6,596	82
43	Torontál . .	60,809	1,698	153,954	1	90	1	27	44	185,d33	32
44	Trencsén .	21,063	—	98,871	1	3[illegible]	—	(69)	24	52,795	98
45	Turócz . .	7,666	26	14,631	—	75	0	50	24	9,273	94
46	Ugocsa . .	6,027	—	25,941	1	25	—	—	30	15,316	05
47	Ung . . .	10,732	20	47,130	1	08	0	60	24	22,913	76
48	Vas . . .	40,758	6,616	119,304	1	68	—	96	30	110,616	0
49	Veszprém .	32,133	72	76,788	2	04	1	28	33	90,983	52
50	Zala . . .	39,301	[illegible],602	138,336	2	60	1	50	42	167,186	72
51	Zaránd . .	7,991	4	34,092	1	20	—	60	37	22,206	64
52	Zemplén . .	36,464	238	104,208	1	35	0	90	25	75,492	60
53	Zólyom . .	8,724	266	31,857	1	12	—	66	30	19,503	54
54	Bakabánya .	228	18	1,683	—	90	—	45	30	718	20
55	Bártfa . . .	236	4	2,886	—	60	0	40	24	835	84
56	Bazin . . .	154	18	2,517	2	0	1	—	25	955	25
57	Bélabánya .	46	—	486	—	90	—	—	30	187	20
58	Beszterczeb.	188	—	4,980	1	50	—	—	27	1,626	60
59	Breznóbánya	1,954	6	7,251	1	35	—	68	36	4,253	42
60	Buda . . .	416	192	17,445	2	18	1	10	38	7,747	18
61	Debreczen .	1,386	384	15,711	1	05	—	65	30	2,418	20
62	Eperjes . .	177	8	5,805	1	50	1	0	23	1 608	65
63	Esztergom .	270	16	4,191	2	25	1	35	52	2,808	42
64	Felsőbánya .	190	18	3,150	—	90	—	45	30	1,124	10
65	Győr . . .	664	110	8,511	2	25	1	35	38	4,876	68
66	Kassa . . .	369	32	6,744	1	35	—	75	30	2,545	35
67	Kecskemét .	4,309	52	21,957	2	25	1	50	54	21,630	03
68	Késmárk . .	192	—	1,869	1	12	—	—	21	607	53
69	Kis Márton .	174	28	1,125	1	20	—	60	21	461	85
70	Kis Szeben .	164	—	2,004	—	90	—	(60)	24	628	56
71	Komárom .	390	16	6,621	1	90	—	86	45	3,734	21
72	Korpona . .	280	—	2,166	1	20	—	—	24	855	84
73	Körmöczbánya	373	14	3,798	—	60	—	45	15	799	80
74	Kőszeg . .	288	22	3,894	2	10	1	05	30	1,796	10
75	Libetbánya .	109	6	585	1	20	—	60	30	309	90
76	Lőcse . . .	348	—	2,493	1	50	—	—	26	1,170	18
77	Modor . . .	289	12	3,585	1	50	1	0	27	1,413	45
78	Nagybánya .	267	32	2,847	1	20	0	80	35	1,342	45
79	Nagyszombat	481	—	2,565	1	50	1	0	24	1,337	10
80	Nagyvárad .	390	146	12,177	1	86	—	96	40	5,736	36
81	Ó-Arad . .	665	12	13,431	1	74	1	20	38	6,275	28
82	Ó-Zólyom .	136	2	972	—	90	0	60	23	307	16
83	Pécs . . .	462	28	13,200	2	40	1	60	60	9,073	60
84	Pest *) . .	2,036	1,672	112,161	2	36	1	20	40	51,675	76

*) Az 1864. évi összeirás szerint.

Mennyi készpénz szükségeltetnék oly eredmény elérésére, minő a közmunka erővel eszközöltetik		Egy 500 holdas birtok okszerü mivelésére sat. hány igás marha igényeltetik	Egy telkes gazda hány marhát tart gazdasági czéljaira	Mennyi egyenes adót fizet körülbelől			
				egy 500 hold. birtok		egy egész telkes gazda	
frt	kr			frt	kr	frt	kr
50,000	—	24	4	—	—	—	—
7,000	—	—	—	—	—	—	—
139,000	—	30	6	—	—	—	—
40,000	—	27	4	260	—	6	—
8,000	—	—	—	—	—	—	—
12,000	—	36	4	350	—	6	—
20,000	—	20	2	340	—	25	—
83,000	—	26	2	—	—	—	—
69,000	—	66	6	200	—	14	—
125,000	—	30	2	350	—	—	—
17,000	—	—	—	—	—	—	—
60,000	—	30	6	268	—	8	—
12,000	—	40	4	412	—	12	—
500	—						
550	—						
600	—	össz.					
120	—						
1.100	—	1,402*)	188*)	14,236*)	—	1,107*)	—
2,800	—						
5,200	—	elosztva					
1,600	—						
1,100	—	42-vel	42-vel	36 tal	—	36 tal	—
1,900	—						
750	—	lesz 33	közel 5	395	44	30	75
3,200	—						
1,700	—						
1,400	—						
400	—						
310	—						
400	—						
2,500	—						
570	—						
520	—						
1,200	—						
210	—						
780	—						
1,000	—						
900	—						
900	—						
3,800	—						
4,000	—						
200	—						
6,000	—						
30,000	—						

*) Ezen összegek a tételek számával elosztatván, eredményeztetik a közép szám.

1865.

Folyó szám	Megye, kerület, város	Közmunka erő			váltsági ára egy					A váltság pénz összesen	
		két fogatu igás	egy fogatu igás	kézi	két fogatu igás napszámnak		egy fogatu igás napszámnak		kézi		
		napszámokban			fr.	kr	fr.	kr	kr	frt	kr
85	Posony	598	298	23,676	2	25	1	50	42	11,736	42
86	Ruszt	118	18	765	—	90	—	54	15	230	67
87	Selmeczbánya	150	8	6,954	—	95	—	45	18	1,397	82
88	Soprony	1,168	64	8,535	1	72	—	99	30	4,632	82
89	Szabadka	1,517	28	22,743	1	50	1	11	30	9,126	40
90	Szakolcza	408	24	2,733	1	50	—	75	24	1,285	92
91	Szatmár-Németi	1,318	8	8,871	1	50	1	0	45	5,976	95
92	Szeged	4,578	560	35,439	1	02	0	68	27	14,618	89
93	Székesfehérvár	817	2	9,801	1	15	0	77	24	3,293	33
94	Szent-György	130	—	1,635	—	75	—	(35)	30	588	0
95	XVI Szepesi városok	2,863	68	15,807	1	10	—	56	26	7,297	20
06	Temesvár	471	166	17,307	2	70	1	80	60	11,012	70
97	Trencsén	128	—	984	—	98	—	—	24	1,490	56
98	Ujbánya	266	12	2,901	—	96	—	54	21	929	37
99	Ujvidék	776	764	9,792	1	98	—	92	42	6,352	0
100	Versecz	1,810	202	8,547	2	25	1	35	45	8,191	35
101	Ziláh	606	—	2,994	—	72	—	—	26	1.214	76
102	Zombor	2,932	8	9,342	—	90	—	45	30	5,445	0
	Összesen	1.370,221	49,280	4.985,482	—	—	—	—	—	3 583,128	76

Ezen kimntatás előadja először a megyék, kerületek és városok megnevezése mellett, azoknak 1865 évben összeirt közmunkaerejét, gyalog, egy és két fogatu igás napszámokban kifejezve; továbbá előtünteti az egyes megyék, kerületek s városokban 1865 évre megállapitott megváltási árát a gyalog, egy és kétfogatu igás napszámnak; ezekből ki van fejlesztve a közmunkának pénzegyenértéke s a részletes tételek egybefoglalása után az egész országban összeirt gyalog és igás napszámok mennyisége s összes pénzértéke a megváltási árak szerint, főeredményül az derülvén ki, hogy az 1865 évben összeirt közerő : 1.370,221 két fogatu, 49,280 egy fogatu igás és 4.985,482 gyalog napszámra terjed, s hogy ezeknek megváltás szerinti pénzértéke 3.582,128 frt 26 kra rugott.

1865.

Mennyi készpénz szükségeltetnék oly eredmény elérésére, minő a közmunka erővel eszközöltetik		Egy 500 holdas birtok okszerü mivelésére sat. hány igás marha igényeltetik	Egy telkes gazda hány marhát tart gazdasági czéljaira	Mennyi egyenes adót fizet körülbelől			
				egy 500 hold. birtok		egy egész telkes gazda	
frt	kr			frt	kr	frt	kr
7,800	—						
160	—						
930	—						
3,100	—						
6,100	—						
880	—						
4,000	—						
9,800	—						
2,200	—						
390	—						
4,900	—						
7,400	—						
1,000	—						
620	—						
4,300	—						
5,490	—						
810	—						
3,640	—						
2.671,730	—						

Azonban köztudomású dolog levén, hogy a közerő rendszerint nem teljesít annyi és oly jó munkát, mint pénzzel fogadott munkások, uj kérdés merül fel az iránt, vajjon menynyi készpénz kivántatnék arra, hogy azzal legalább is oly munkaeredmény biztosíttassék, a milyen jelenleg az egyetemes közerő természetbeni felhasználásával eszközöltetik?

Felelnek ezen nagyérdekü kérdésre a megkérdezett megyei mérnökök e részbeni közlései, melyek a fennidézett kimutatás illető rovatában egybefoglaltatván, azt tanusitják, hogy készpénzben körülbelül csak:

2.671,730 frt igényeltetnék ugyanazon munkatételre, mely a közerővel végrehajtva az igen csekélyre szabott megváltási árak szerint már is 3.583,128 frtba kerül.

Minthogy pedig a többször említett utasítás szerint, a megváltási ár a tényleg divatozó közép napszámnak csak három negyedére szabatik meg, a közerő valóságos értéke nemzet-gazdászati szempontból tekintve nem 3.583,128 frtot, hanem $^4/_3 \times 3.583,128$, az az évenként 4.777,505 forintot tesz s ennél fogva a készpénzzel eszközölhető munka ugy áll a közerővel elérhető eredményhez mint: megforditva a 2.671,730 : 4.777,505-hez, vagy is hozzávetőleg mint 2 az 1-hez, más szóval : ha az országos utak csinálására a mostani közerő valódi pénzegyenértéke, az az 4.777,505 frt készpénzben volna rendelkezésünkre, azzal kétszer nagyobb munka eredményt vivhatnánk ki annál, mely most a közerő természetbeni fölhasználásával felmutatható.

Ez már magában véve nagy nyeremény; de lássuk tovább, hogy miként oszolnék el a közmunka fejében kivetetendő pótadó az érdeklett közmunkakötelesek között, s vegyük fel példaként a folyó 1866-ik évre kivetett egyenes adót, mely hitelt érdemlő kutforrás szerint Magyarországra nézve 23.983,452 frttal állapitatott meg. Ha már most minden adó forint után egy krajczár pótlék fizettetnék, a jövedelem tenne $239,834._5$ frtot; s minthogy az egyetemes közerőnek valódi értéke 4777505 frt, tehát minden adó forint után $\frac{4777,505}{239,834._5}$ az az igen közel 20 krajczárnyi pótlék szükségeltetnék amaz érték biztositására.

Igy tehát $20 \times 239,834._5$ vagy is 4.796,690 frtnyi jövedelemre számithatván, azzal legalább is kétszer annyi munkát lehetne végrehajtani mint a mennyit most a közerővel eszközölni lehetséges. Hogy pedig ezen adópotlék sem a földmivelőre, sem a szegényebb néposztályokra nem volna oly nyomasztó, mint a divatban levő közmunka, erről bizonyságot tesz az idézett kimutatás utolsó öt rovata, melyekben közelitőleg előadatik, hogy bizonyos területü földbirtok okszerü mivelésére s egyébb házi czéljaira átlagosan véve hány vonó állat kivántatik, s másrészről mennyi adó nehezedik körülbelől ama birtokra. Az egyik vonalban példaként 500 holdnyi birtok, a másikba egy közönséges telek vétetvén tekintet alá, az derül ki, hogy amaz gazdasági czéljaira közép számmal

33, ez pedig 5 vonó állatot szokott tartani, az első átlagosan 395, a második hozzávetőleg 31 frt adót fizetvén.— Igy tehát az 500 holdnyi birtok 33 marhája után teljesitendő közmunka fejében tartozik 66, a telkes gazda pedig 10 igás napszámmal, s minthogy ennek váltsági ára, a kimutatás szerint, közép számmal 1 ft 50 kr, valódi értéke tehát $^4/_3 \times 1$ ft 50, az az 2 frtra rug, amaz voltaképen $2 \times 66 = 132$ frttal, emez pe- $2 \times 10 = 20$ frttal járul az országos közmunkához. Ha ellenben az imént ajánlott 20 krnyi pótlék készpénzben fizettetnék, az 500 hold földbirtokos 395 frt egyenes adója után 20×395 az az 79 frttal, az egy telkes gazda pedig 31 frt adója után csak 6 frt 20 kral tartoznék az országos közmunkához járulni, s igy amannak tartozása mintegy 53 frt, emezé 13 ft 80 kral kevesebbednék.

Hogy itt főleg csak vonó állat utáni tartozás iránt történt meg az összehasonlítás, csupán azon körülménynek kérem tulajdonitani, miszerint a közmunkai teher — mint feljebb láttuk — kiválólag csak vonó állaton alapszik, az az földbirtokon sulyosodik; egyébbiránt nem szenved kétséget, hogy a gyalog erő főtényezőjét képező szegényebb sorsu lakosok is a szóban levő adópótlék befizetése mellett, nagy előnyben részesülnének, a mennyiben azok csekély adójuk után amugy is csak igen csekély pótlékkal tartoznának hozzájárulni.

Azon ellenvetés, hogy népünk nem birná meg a munkatartozás helyetti pénzfizetést, csak rémkép, hiszen az e czim alatti pénzek egyedül csak közutainkra fordittatván, évenként mintegy négy millió nyolcz százezer forint tétetnék forgalomba, ez által pedig azon nem eléggé méltatható nyereség éretnék el, hogy nem csak a szegényebb sorsu lakosságnak bő forrás nyilnék pénzkeresetre, hanem mindenkinek, a ki dolgozni szeret, elég alkalma lenne azt, a mit adópótlékul befizetett, dus kamatokkal visszaszerezni, a pénzforgalom ezen fölélesztése azonkivül hatalmas ösztönül szolgálna általános munkásságra, a megkedvelt munkásság pedig az erkölcsiség további elfajulásának gátat vetne, s a mi fődolog — hanyatlásnak indult közlekedéseink azontuli fejlesztése s tökéletesbbitése nem maradna többé csak jámbor óhajtás.

Sokan azt is hiszik, hogy a közmunka eltörlése a mun-

kabér rendkivüli emelkedését vonandja maga után; ezen ellenvetés szinte alaptalan; — mert a vállalkozási szellem ujabb időben nálunk is annyira fejlödött már, hogy bár mi munkára akár hány oly vállalkozó találkozik, ki aránylag igen jutányos áron vállalkozni kész; s igy a költségek fokozásától tartani egyáltalán nem lehet az esetre sem, ha a közmunka természetbeni szolgálatát készpénzzeli fizetés váltaná fel, sőt bizton várható, hogy a mint pontos díjazás által a munkásságra való ösztön ébresztetni fog, a munka is mindinkább olcsóbb leend. Igazolja ezt a többi közt azon tény, hogy az ezelőtt természetben teljesített urbéri szolgálatnak megszüntetése, noha ez legalább tizszer nagyobb volt a közmunka tartozásnál, a földmivelésben nem okozott legcsekélyebb zsibbadást sem, sőt el kell ismernünk, hogy mezei iparunk sokkal fejlettebb most, mint volt az urbéri viszonyok alatt. Fölhozhatná a közfizetés ellen valaki még az utvámok felállítását mint oly expedienst, mely épen csak azokat terhelné, kik az utak hasznát közvetlenül élvezik, következőleg azon módot nyujtaná, miszerint a hozzájárulás haszonaránylag, tehát a legigazságosabb elv szerint oszolnék el az ország polgárai közt.

De ez megint csak ámítás. Mert nem említvén azon visszásságot, miként ez esetben is a gazdag és szegény az utak használásánál egyaránt terheltetnék, éppen azok, kik a közlekedések legnagyobb hasznát veszik, sőt azokat leginkább rongálják, t. i. a nehéz fuvarosok és teherszállítók, általában nem járulnának semmivel ezen teherhez, mivel kétségtelenül annyi eszük van, hogy a vámot beszámitsák a szállítási árba s igy amannak árát csak az eladó és vevő, de leginkább az emésztő közönség fizetné meg.

Harczol az utvámok ellen azon általtalános tapasztalás, miszerint még a legjártabb utakon sem jövedelmeznek annyit, hogy legalább az utfentartási költségek telnének ki belőlök, csekélyebb forgalom mellett pedig ezen költségek hatod részét sem fedezik, sőt volt reá eset, hogy az 1853-ik évben nálunk is felállítva volt utvámok állami, tehát főutaink sok szakaszán alig hozták be a vámfelügyelet s egyébb kezelési kiadásokra fordított költségeket.

Harczol ellenük különösen az, hogy szállítási árt nagyobb

távolságra felette növelik, következésképen a nemzetközi kereskedelem fejlődését, kivált hazánk irányában annál bizonyosabban meghiusitanák, mivel más államokkali kereskedelmünk csak abban találja főtámaszát, hogy roppant mennyiségü termékeinket minél olcsóbb áron szállíthassuk a külföldre s igy az idegenek versenyzését külpiaczokon is mennél könnyebben megbirhassuk.

Szól ellenük azon sok kellemetlenség s idővesztegetés is, melylyel ugy a teherszállítmányok mint utazóknak a sürüen egymásra következő vámsorompóknál egyaránt küzködniök kell; szólnak végre a vámpénz beszedésével összekötött nehézségek, valamint a vámjövedelem nagy részét elnyelő kezelési költekezések, nem is említvén azon általános ellenszenvet, mely különösen Magyarországban az utvámok iránt mindenhol oly feltünőleg nyilvánul. —

Mindezeket figyelemmel kisérvén, ugy hiszem, nem marad számunkra sem egyébb választás, mint a közlekedési tehernek a honpolgárok közötti igazságos felosztása alapján, más szóval vagyon és jövedelem aránylag készpénzben teremeni elő azon tőkéket, melyek közutaink tökéletesbbitése si fenntartására mellőzhetlenül szükségesek.

Fennebbi fejtegetéseim megmutaták, hogy 4.800,000 frttal a mostani közmunkának mintegy k é t s z e r e s é t lehetne eredményezni; ennyire pedig számítanunk kell legalább is, hogy ha közutaink szánandó állapotán némiképpen segíteni akarunk.

Jól érzem én is, miként első pillanatra felette nagynak fog látszani ezen költség; azonban mérlegbe vetvén a czélszerüen rendezett s jó karban tartott utakból háramló roppant előnyöket, bizvást elvárhatjuk, hogy a beruházandó költség dusan gyümölcsözve bőkamatokkal pótolandja az országnak ebbeli adakozását.

Igazolják ezt jelesen legelső tekintélyeink egyikének jelentős szavai, melyekre, mert a legügyesebb okoskodásnás s okkal meggyőzőbbek, hivatkozni bátorkodom.

Lónyay Menyhért ugyan is fennemlített munkájának 122. lapján ezeket hozza fel erre vonatkozólag:

Hozzávatőleg legalább is 25 millió p. forintra lehet ten.

ni azon mennyiséget, mennyit hazánkban, szárazoni szállítás tehet. És ezen mennyiséget fizetik mind a termesztők mind az emésztők. Ezen mennyiséget, mely minden egyes polgárra szétoszlik, mivel nem adó, senki tekintetbe nem veszi. De ha arról volna szó, hogy az ország adja azon mennyiséget adóképen a közlekedési eszközökre, mennyivel azok által kevesebbülni fog a szállítási ár : ezen fizetés ellen, tudom, igen soknak lenne kifogása."

„Tegyünk" igy szól tovább, egy kis számítást, hogy mennyivel kevesbbednék a szállítási költség, ha általánosan tökéletesbbittetnének a közlekedési eszközök. Annyi bizonyos, hogy egy tökéletesen készült s fenntartott kőuton a szállítási könnyűség egy nem egészen jól készített utoni szállítási könnyüséghez (mely osztályba majd minden csinált utaink tartoznak) ugy áll mint 1:2-hez, sőt 3-hoz. — Ismét egy egészen csinálatlan uton kivált rosz időben a szállítási képesség a tökéletes kőutoni szállitási képességhez ugy áll mint 1:4-hez 5-hez*). E szerint lehet tenni, hogy ha hazánknak tökéletes közlekedési eszközei volnának, a most szállitott terhek szállítási árának legalább felét, vagy két harmadát meggazdálkodhatnók. És ha közelítőleg ezen szállítási bért 25 millióra vevénk legalább meggazdálkodnék az ország, az az minden polgárok egysége 12—15 millió forintot. Már ha azt mernők javaslatba tenni, hogy adjon az ország a vizi vonalok tökéletesítésére, a vasutak, csatornák felállítására segedelemkép 6—8 milliót, a kőutak épitésére 6—7 milliót, ezt mindenki igen soknak, egy igen merész javaslatnak tartaná. Ellenben jelenleg minden legkisebb zugolódás nélkül drágán fizetjük közlekedési eszközeink rosszasságát, nem számítván azon haszonhiányt, mely ugyan ezen okból származik."

Ezekből meggyőződhetünk, hogy ha kőutaink tökélesbitésére mintegy 4 millió 8 száz ezer forintot javaslatba hozni merészeltem, ez a tulság határától még távol van, és mindamellett képesek lennénk ama költséggel kétszer annyi munkát eszközöltetni, mint a mennyit a közerő természetbeni leszolgálásával valaha felmutathatunk.

---

*) Ha a szekér a sárban megakad mint egy a végtelenhez.

Valahányszor a polgári társadalom szellemi vagy anyagi fejlődésében rohamos haladást tesz, mindanyiszor tapasztaljuk, hogy az emberi ész merészen gondolt ugrással kibontakozik a megszokott mindennapi nézetek és rögeszmék közönséges ösvényéből, a korszellem szülte uj eszmék a régi előítéleteket ilyenkor háttérbe szorítván.

Ily bátor ugrással kell, hogy, ha a közlekedések terén haladni akarunk, valahára mink is kibontakozzunk az ingyen közmunka elavult rendszerében gyökeredző ámitások és megrögzött előítéletek tömkelegéből, sőt kell, hogy minden mulasztást mellőzzünk ezen fontos kérdésben annyival is inkább, mivel annak sikeres megoldására legkedvezőbb kilátás nyílik éppen most, midőn oly hosszu törvényhozási szünet után, az ország törvényhozó testülete ismét együtt ül, s kégségtelenül a közlekedési ügyet is teendi nagy fontosságu tanácskozmányainak tárgyává, a közlekedési ügy épen azon közérdekü ügyekhez tartozván, melyeknek rendezése sem egyesek nézetétől nem függhet, sem egyes hatóságok szétágazó határozványaira kizárólag nem bizható!

S most legyen szabad igénytelen előadásomat azon őszinte óhajtással befejeznem, vajha országgyülésünk teméntelen teendői közül a nemzeti gazdászat ezen ágának szentelendő fáradozását is minél fényesebb eredmény kisérje.